Statens vegvesen

Notat

Til: Vegdirektoratet
Frå: Region vest
Kopi:

Sakshandsamar/innvalsnr:
Signe Eikenes / 95191934
Lilli Mjelde / 41462133

Vår dato: 19.oktober 2017
Vår referanse: 15/211055

Høyringsuttalar til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for E39 Stord-Os

Innleiing

Kommunedelplanen for E39 Stord-Os vart lagt ut til offentleg ettersyn 22.november 2016 med høyringsfrist 20.januar 2017. Dette vart kunngjort i lokale og regionale aviser samt BA og BT. Planomtale med formelle plankart, føresegner og underlagsmaterialet ligg på Statens vegvesen si nettside: http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos

Høyringsuttalane er samla i vedlegg. Totalt har vi fått inn 133 uttalar.
Statens vegvesen sine kommentarar til dei enkelte høyringsuttalane står med *kursiv skrift.*

Fylkeskommune, kommunar og offentlege instansar	
1. Hordaland fylkeskommune	2. Os kommune
3. Stord kommune	4. Fitjar kommune
5. Tysnes kommune	6. Kvinnherad kommune
7. Austevoll kommune	8. Bømlo kommune
9. Sveio kommune	10. Fylkesmannen i Hordaland
11. Forsvarsbygg	12. NVE
13. Kystverket	14. Fiskeridirektoratet
Interesseorganisasjonar og bedrifter	
15. NHO	16. NHO Hordaland
17. LO Hordaland	18. LO Kvinnherad
19. Stord næringsråd	20. Bergen Næringsråd

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

21. Sunnhordlandsambandet AS	22. Kyststamvegen Stavanger-Bergen AS
23. Samarbeidsrådet for Sunnhordland	24. Hordfast
25. Naturvernforbundet Hordaland	26. Bevar Bårdsundet
27. Stord Sosialistisk venstreparti	28. Opposisjonen i Os
29. Miljøpartiet Dei Grøne, Os	30. Hordaland Høgre
31. Nei til fleire ferjestø på Stord	
32. Opprop for bru Jektavik-Hodnanes	33. Underskrifter bru Jektevik-Hodnanes
34. Folkeaksjonen mot bru over Bj.fj.	35. Underskriftskampanjen «Nei til bru..»
36. Besteforeldrenes klimaaksjon	37. Ravnehaugen rehabiliteringssenter
38. Atheno industriutvikling i Sunnhordl.	39. Alsaker Fjordbruk
40. SAMBA AS	41. iDrift
42. Bygg Consept AS	43. Stord Hestesportsenter AS
44. Prosjektutvikling D.M. Fylkesnes	45. Sivilingeniør Halvar Flatland
Grunneigarar, nabolag og privatpersonar	
46. Onarheim Bygdelag og Tveit bygdel.	47. Hålandsneset grendalag
48. Huglo Bygdalag	49. Flatråker bygdalag
50. Innbyggjarar Røtinga	51. Søreide Grunneigarlag
52. Innbyggjarar Kuventræ	53. Grunneigarar Kobbavågen
54. Styret i barnehagen og FAU, skulen	55. Oppsitjarar Hetlesæter
56. Svarvhella Velforening m.fleire	57. Innbyggjarar Søre Øyane (129, 142)
58. Innbyggjarar Lepsøy	59. Ragnhild Kambo Grov m/fleire
60. Grunneigarar Gjøvåg /Kaldafoss	61. Sigmund Johannes Kroka
62. Tore Tveit	63. Åge Ådland
64. Tommy og Evy B. Grindheim	65. John Ove Mehammar
66. Sverre Økland	67. Arne Mæland
68. Leif Ove Flygangsvær	69. Bjarne Skår
70. Reidun Myklebust	71. Torfinn Kongsvik
72. Yngve Kjøndal	73. Ove Vaktdal m/fleire
74. Jan Helge Nesse	75. June Morfjord og Per Arne Valen
76. Jens Severin Nilsen Mehammer	77. John Karsten Raunholm
78. Jeanette Bjørnevik	79. Franklin Haugen
80. Karin Eldøy	81. Mette Frammestad
82. Liv Astrid Økland	83. Stein Ødemark
84. Helge Røttingen	85. Rune Søreide
86. Jan Tore Øvredal	87. Kari N. Frøyseth og Einar Frøyseth
88. Lisbeth og Jon Magne Kårstad	89. Astrid Dahle
90. Nils Arne Nøttseter	91. Ingunn Bakketeig
92. Ronny Flatås og Trude Aadland	93. Torfinn Slettebø
94. Eli Johanne Håkonsrud	95. Kristi Ytredal Moe
96. Erik Dalen	97. Marit Moberg
98. Inger Marie Røttingen Kvalvåg	99. Olaug Tvedt Keys
100. Elisabeth Andvik, Christian Andvik	101. Geir Keys
102. Maj Cecilie Bachmann	103. Knut Skåtun

104. Innbyggjarar Røtinga (109)	105. Tommy Aasen
106. Kjersti Gams-Haugsøen	107. Leon Borgen
108. Vedholmen galleri v/ Harild, Marron	109. Jostein Røttingen
110. Preben Vedholm	111. Grunneigarar Rossnessklubben
112. Ellen Siren Bruarøy	113. Helga E. Størkson
114. Hilde Røttingen	115. Hanne Bjørg Hagevik
116. Anne Strønen	117. Elisabeth Nylund
118. Bodil Myklebust	119. Asbjørn Austevoll
120. Live Dahl	121. Anita og Sigve Thuen
122. Innbyggjarar Søre Øyane (133)	123. Per Olav Kaldestad
124. Nils Georg Brekke	125. Anders Kvalvåg
126. Rakel og Bjørn Saghaug	127. Hytteeigar
128. Per Lundemannsverk	129. Kjetil Mjølkeråen
130. Bjørg-Inger Jordal	131. Monica og Bjarte Høyvik
132. Jon Harald Røttingen	133. June Morfjord

Dette notatet summerer opp høyringsuttalar til kommunedelplan med KU for E39 Stord-Os. Vi har fått inn 133 uttalar (vedlegg), der 14 av desse er frå fylkeskommune, kommunar og andre offentlege instansar. Resten er frå interesseorganisasjonar, bedrifter, lag og privatpersonar.

Dette dokumentet er bygd opp slik:

I. Viktigaste hovudtrekk, kommentert av Statens vegvesen
II. Endringar i planen og innspel til neste planfase
III. Samandrag av kvar einskild høyringsuttale, med kommentarar frå Statens vegvesen

I. Viktigaste hovudtrekk, kommentert av Statens vegvesen

Kommentarar til:

Planarbeidet og plandokumenta – spørsmål om utgreiingar, detaljnivå

I nokre av merknadene og uttalene som er kome inn i høyringsperioden, kjem det fram at ein saknar meir detaljerte registreringar og konsekvensvurderingar av sitt delområde. Dei meiner og at det er større konsekvensar for deira lokalområde enn det som kjem fram i den samla konsekvensutgreiinga.

Dette er ein overordna kommunedelplan som skal avklare trasékorridor og prinsippløysing for ny ferjefri E39 mellom Stord og Os på strekninga Ådland-Svegatjørn. Som del av kommunedelplanarbeidet er det utført konsekvensutgreiing (KU) for prissette og ikkje prissette konsekvensar i samsvar med vedteke planprogram av 17.12.2015. Desse utgreiingane er gjort på eit overordna nivå som er tilpassa kommunedelplannivå, men så detaljert at moment som er viktig for å kunne samanlikne traséalternativa, er komne med. Det er utarbeidd fagrapportar for alle tema. Alle rapportane ligg på prosjektet si

internettside. I desse fagrapportane er det meir detaljerte registreringar, omfangsvurderingar og konsekvensvurderingar for ulike delområde enn det som kjem fram i planomtalen. I planomtalen er det berre teke inn ei oppsummering på hovudstrekningane Ådland-Gjøvåg (Stord/Tysnes), Gjøvåg-Søre Øyane (fjordkryssinga av Bjørnafjorden) og Søre Øyane-Svegatjørn (Os) frå dei ulike fagrapportane. Dei fleste vil finne omtale av det dei saknar i fagrapportane.

Metodikken som vert brukt på slike KU vurderingar, gjer at det vil vere stader eller delområde med høgare eller lågare konsekvensnivå enn det som kjem fram når ein vurderer heile hovudstrekningane under eitt. Da blir delområde med høg negativ konsekvens vurdert saman med delområde med ingen konsekvens eller låg negativ konsekvens slik at den totale vurderinga kan bli middels negativ konsekvens.

Illustrering av planframlegget

Det er kome inn ein del merknader som saknar meir illustrasjonar og teikningsdetaljar i planmaterialet. Spesielt gjeld dette illustrasjon av brualternativa i samband med ilandføringa på Søre Øyane i Os.

Statens vegvesen forstår at folk saknar illustrasjonar på korleis ilandføringa skal løysast, spesielt i sårbare område som Søre Øyane. I kommunedelplanen er det berre lagt opp til at ein skal velje mellom ei vidareføring på Ossida i ein lang tunnel fram til Ulvenvatnet eller i ei dagløysing fram til Halhjem og vidare i tunnel til Ulvenvatnet. Vi hadde ikkje eit godt nok grunnlag i høyringspreriode ikkje godt nok grunnlag for å velje bruløysing og korleis brua skal ilandførast i Søre Øyane. Statens vegvesen valde difor å ikkje lage detaljerte illustrasjonar av denne ilandføringa ved utlegginga av kommunedelplanen. Det er no avklart at vi går vidare med endeforankra- og sideforankra flytebru, men legg bort alternativet med TLP/hengebru over Bjørnafjorden.

Det er arbeidd vidare med bruløysingane over Bjørnafjorden fram mot sumaren 2017. I denne perioden har Statens vegvesen arbeidd meir med både kor bruene vert ført i land og utforming av ilandføringsstadene både i Søre Øyane og ved Svarhelleholmen. Dette arbeidet inkluderer også illustrasjonar av korleis løysingane kan bli. Vi har også gjennomført ein medverknadsprosess med dei som bur i områda, i denne perioden.

Når det gjeld dei andre bruene og vegløysingane generelt, er prinsipp for løysingane illustrert, men ingen detaljar er vist.

Alternativ E39 via Fusa.

I samband med Konseptvalutgreiing (KVU) og regjeringa si handsaming av denne utgreiinga, har Samferdsels-departementet bedt Vegdirektoratet om å leggje til rette for vidare planlegging i saka på grunnlag av følgjande premissar (brev datert 20.12.2013 til Statens vegvesen frå Samferdsledepartementet):

«K4C Midtre linje skal legges til grunn for fremtidig E39 mellom Aksdal og Bergen. E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.

Prosjektet skal planlegges etter statlig plan etter plan og bygningsloven (pbl.) på det nivå der konkrete traser fastsettes, dvs. kommunedelplan. Det tas senere stilling til om det også er behov for statlig plan på neste plannivå (reguleringsplan).»

Desse premissene har Statens vegvesen lagt til grunn for sitt planarbeid med statleg kommunedelplan.

KVU utgreiingane viser at indre trasé via Fusa også har vel så mange konfliktpunkt med miljøtema som landskap, naturmangfald, kulturmiljø, naturressursar og nærmiljø/friluftsliv som den midtre Bjørnafjordtraséen. Onarheimområdet på Tysnes, fjordkryssingane frå Fusa til Os og tilhøve til det verna Osvassdraget er blant dei viktigaste konfliktpunkta i indre trasé. Dette alternativet er ca. 2-2,5 mil lenger enn midtre trasé over Bjørnafjorden slik at køyretida vert noko lengre. Det er liten skilnad på anleggskostandene. Vurderingar har vist at kostnadene blir i same storleiksorden som Bjørnefjordkryssinga når ein legg same vegstandard til grunn. Med lenger veg vil «nytten» bli lågare. Siste kostnadsberekning av bru over Bjørnafjorden visert at brua blir billegare enn det som ligg inne i kommunedelplanen. Dermed vil det midtre alternativet bli billegare enn veg via Fusa, og nytten vil bli vesentleg høgare.

I fleire høyringsuttalar er det peika på at det er kome nye moment i høve til veg via Fusa. Det eine er koplinga til E134 og ein «arm til Bergen /Hordalandsdiagonalen», og det andre er kommunesamanslåing av Os og Fusa. Når det gjeld koplinga til E134, så var den også eit tema i KVU, og vi kan ikkje sjå at det er kome opp nye moment sidan den gongen. I høve til kommunesamanslåing er det fleire som oppfattar at det er «bestemt» at det kjem ei bru mellom Hatvik-Venjaneset eller lenger inne via Boge, og at det er unødvendig med to bruer. Ei slik bru over Samnangerfjorden er verken finansiert eller vedteken sjølv om sentrale politikarar har sagt at det kan nyttast ferjeavløysingsmidlar til delfinansiering av brua. E39 mellom Stord og Os er først og fremst ein nasjonal veg.

Alternativ miljøvennlege ferjer

I fleire merknader kjem det fram at folk ønskjer å halde oppe ferjedrifta slik den er, og viser mellom anna til at det vil gi mindre klimautslepp.

Statens vegvesen har utarbeidd eit notat datert 24.02.2016; Vurdering framtidig ferjebehov dersom det ikkje vert realisert ferjefritt samband over Bjørnafjorden.

I notatet blir det blant anna vurdert alternative drivstoff for ferjene. På så lang ferjestrekning som mellom Halhjem og Sandvikvåg er det LNG og biogass som ein pr. i dag ser som mest aktuelle drivstoff dei komande 10 åra. Elektrisitet er best eigna på kortare ferjestrekningar med den teknologien ein har i dag, og teknologien må vidareutviklast før den kan nyttast på så lang strekning. Hydrogen er førebels lite utprøvd og vanskeleg å seie noko om pr. i dag.

I planomtalen pkt. 5.2 Prissette konsekvensar er det sett på klimautslepp frå planlagt brusamband over Bjørnefjorden. Det står mellom anna:

«*Berekningar av klimagassutslepp handlar i stor grad om kva føresetningar ein legg til grunn for framtidig energibruk og utslepp. Dette gjeld kva ferjetypar ein vel, korleis utviklinga av bilparken blir osv. Det er vanskelig å seie noko sikkert om dette. Absoluttverdiane i berekningane er difor noko usikre….*

…… Det er likevel sikkert at utbyggingsalternativet gir eit lågare utslepp av klimagassar enn nullalternativet med ferje.»

Det vil seie at med den ferjeteknologien som ein ser for seg i dei nærmaste 10 åra, vil det bli større klimautslepp med ferje enn med planlagt bruløysing. Klimagassutslepp er omtalt på side 102 i planomtalen. Der går det fram kva ein har berekna av klimagassutslepp i byggefase, samt drifts- og vedlikehaldsfase.

Samfunnsøkonomisk nytte – finansiering – bompengar

I prosjektet er samfunnsøkonomisk nytte, Netto nytte (NN) og Netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B), rekna etter standard metodikk. Ein stor del av nytten er trafikantnytte, denne er berekna med Regional transportmodell. Statistisk sentralbyrå (SSB) sine prognosar for folketalsutvikling og arbeidsplassar ligg til grunn. I dette prosjektet blir reisetida dramatisk redusert. Det gjer dette prosjektet svært lønsamt, samanlikna med andre samferdselsprosjekt i Norge.

Den største samfunnsnytten (NN) får ein utan bompengebetaling. Staten vil få meir igjen for investeringane dersom prosjektet blir delvis bompengefinansiert (NN/B). Sidan det er utgifter til ferje på sambandet i dag er det truleg at prosjektet blir delvis bompengefinansiert. Kva nivå dette blir er uvisst då det ikkje er sagt noko om dette i Nasjonal transportplan, eller forhandla fram ein avtale lokalt /regionalt. Bompengeinnkrevjing vil vere i ein avgrensa periode, vanlegvis 15 år. Sjølv med ein «sannsynleg» bompengetakst er prosjektet berekna å vere lønsamt /nyttig. Utan bompengar er Netto nytte for alternativ B 3 mrd.kr, og for alternativ F 2 mrd.kr, med kostnaden som ligg inne i høyringsdokumenta. Kostnaden for endeforankra flytebru vart i juni justert ned med ca.8 mrd.kr, og nytten aukar tilsvarande. I tillegg kjem eventuelle ringverknader og meirnytte, dette skal ifølgje handbok V712 ikkje reknast inn i prosjektet. Det er ulike meiningar i dei økonomiske miljøa om kor stor ein meirnytte for Ferjefri E39 vil vere, men alle er einige i at den vil vere positiv.

Samband mot Kvinnherad – spørsmål rundt ferjekai på Stord (KMD)

Kvinnherad kommune ønskjer at ny ferjekai på Stord vert teke med i planarbeidet med E39.

Lokalisering av ferjekai på Stord for ferje mot Kvinnherad har vore diskutert lenge, men er framleis uviss. Vegstandarden på dagens E39, som vert lokalveg, er så god at dersom det i framtida blir aktuelt med ny ferjekai i området Kvednaneset – Buvikaområdet på Stord, kan trafikken til/frå Kvinnherad koplast inn på ny E39 via lokalveg og kryss på Førland /Agdestein.

Statens vegvesen meiner at lokalisering av ferjekai er uavhengig av planarbeidet for ny E39. Ferjekai med tilknytingsveg inngår ikkje i dette prosjektet.

Samband mot Austevoll – ferjekai / bru – frå Reksteren

Austevoll kommune seier i sin uttale at ei bruløysing til Austevoll må inngå i E39 prosjektet – også finansieringa.

Statens vegvesen meiner dette vil vere eit fylkeskommunalt prosjekt som ikkje skal leggast til det statlege prosjektet for E39.

Hordaland fylkeskommune har bede Statens vegvesen sjå på moglege tilknytingar til Austevoll. Statens vegvesen har gjort nokre vurderingar, og det er i hovudsak to alternativ:

- Ferje Austevoll – Gjøvåg (Reksteren) som erstatning for dagens to ferjer

- Bru Austevoll – Reksteren

Under bygginga av ny E39 over Reksteren vil det vere behov for ei anleggskai på Gjøvåg. Med kryss ved Gjøvåg ligg det naturleg til rette for ei ferjekai der. På Austevoll må det byggast ferjekai, og fylkesvegen må rustast opp. Kostnaden for dette vil truleg ligge på 0,3 – 0,5 mrd.kr. Ei tilsvarande bruløysing vil kome på 5-8 mrd.kr. Sjølv om nytten vil vere størst med bru, meiner Statens vegvesen at kostnaden blir for høg til at vi kan tilrå ei slik løysing no. Brusamband ligg etter Statens vegvesen si vurdering langt inn i framtida pga. høg kostnad.

Anleggskai i Gjøvågområdet og kryss med E39 i same område, vil vere med på å leggje til rette for eit framtidig ferjesamband til Austevoll som vil kunne korte inn reisetida mellom Austevoll og Stord – Bergen monaleg.

Kryss på Reksteren

Fylkesmannen meiner det ikkje bør byggast kryss og rasteplass på Reksteren då dette vil føre til utbyggingspress i området. Tysnes kommune ynskjer på si side å utvikle kommunen, og meiner eit kryss vil gi betre grunnlag for dette.

Sjølve krysset vil fysisk råke fire kystmyrer, men potensialet for utvikling som følgje av eit kryss her vil kunne gi eit utbyggingspress som truar større delar av dei urørte naturområda. Utvikling av næring og bustadar i dette området vil også vere i strid med nasjonal politikk for samordna bustad-, areal og transportpolitikk. Ved å flytte krysset litt nordover kan ein unngå kystmyrene. Planmynden (KMD) må gjere ei avveging mellom dei lokale og nasjonale interessene som talar for og i mot eit kryss på Gjøvåg.

Statens vegvesen ynskjer å oppretthalde kryss og rasteplass på Gjøvåg på Reksteren av fleire grunnar:

- Sykling på lokalvegen: Dagens veg på Reksteren er svingete, smal og uoversiktleg. Vi legg til rett for sykkel på bruene over Langenuen og Bjørnafjorden, men på strekningane i mellom tenker vi at lokalvegnettet kan brukast der det ikkje er eigne løysingar for sykkel. Frå Tysnes til Reksteren er lokalvegnettet så dårleg at det ikkje er tilrådeleg å bruke dersom trafikken aukar. Eit kryss på Gjøvåg vil avlaste lokalvegen for biltrafikk og den kan bli ein god veg for syklande.
- Brua over Bjørnafjorden som attraksjon: Brua over Bjørnafjorden vil bli ein attraksjon, både teknisk og visuelt. Ved å legge eit kryss på Gjøvåg og ein rasteplass litt lenger nord gjev vi dei reisande høve til å ta ein stopp, få informasjon og til å gå /sykle på brua.
- Innkorta ferje til Austevoll: Ved å legge eit nytt ferjeleie på Gjøvåg kan Hordaland fylkeskommune erstatte dei to eksisterande ferjesambanda til Austevoll. Austevoll får kortare veg til E39 (Bergen og Stord) med ei slik løysing.
- Tilkomst i anleggsperioden: Det vil vere aktuelt å ha tilkomst via Gjøvåg i anleggsperioden. Det må då byggast ny veg opp frå sjøen. Denne kan i framtida nyttast av trafikk til /frå Austevoll.

Kryss på Gjøvåg vil ha ein kostnad på ca. 80 mill.kr. Det er mogleg å bygge rasteplass utan å bygge kryss, men det må uansett byggast rampar for av- og påkøyring i begge retningar og gangtilkomst under vegen. Med kryss kan vi bruke eksisterande, og noko opprusta, lokalveg mot Kaldafoss som tilkomst til rasteplassen. Avhengig av ambisjonsnivå vil ein rasteplass /informasjonsplass koste mellom 20 og 200 mill.kr aleine.

Dersom det ikkje blir bygt kryss på Reksteren, som inneber at lokalvegen ikkje vert avlasta, må den lokale vegen utbetrast slik at den blir trygg nok som sykkelveg og tenleg for brukarane. Anslagsvis bør det gjerast enkle tiltak på 10-15 km av vegen på Reksteren. Dersom vi legg til grunn ein meterpris på 10.000,- vil dette koste 100-150 mill.kr.

Det er fleire merknader der ønskje om kryss med ny E39 på Flygansvær vert omtalt. Statens vegvesen forstår at kryss i dette området er ønskjeleg på grunn av svært dårleg lokalveg på Reksteren i dag. Eit kryss her vil gje betre tilkomst til overordna godt vegsystem for dei som bur på søre del av Reksteren.

Statens vegvesen meiner at det i dag ikkje er behov for meir enn eitt kryss på Reksteren. Det er mogleg å etablere kryss i Flygansværområdet seinare dersom ein i framtida finn ut at det skal byggast bru til Austevoll frå Flygansværområdet og/eller at det blir behov for kryss i dette området.

Opparbeiding av lokalvegnett

Fleire kommunar ønskjer opprusting av lokale vegar i samband med prosjektet E39 Stord-Os.

I prosjektet, slik det ligg føre no, er det teke med tilførselsvegar frå lokalvegnett til planlagde kryssområde med ny E39 for å knytte nytt veganlegg til eksisterande lokalvegnett. Opprusting/omlegging av lokalvegar er berre teke med der det vert påverka av ny E39. Det gjeld til dømes i kryssområde der eksisterande veg må leggast om for å få bygd krysset eller i område der trasé for ny E39 ligg i same trasé som eksisterande veg.

Anna eksisterande vegnett blir ikkje del av E39-prosjektet.

Opparbeiding g/s vegar lokalt

Opparbeiding av g/s veg på dei store bruene over Bjørnafjorden og over Langenuen samt tilknytting til lokalt vegnett ligg inne i E39 prosjektet. Det same gjeld løysing for separat g/s trafikk langs dei nye tilførselsvegane mellom kryss med E39 og lokalt vegnett.

Os kommune ønskjer opparbeiding av samanhengande sykkelveg frå Søre Øyane til Svegatjørn som del av E39 prosjektet. I prosjektet er løysing for g/s veg frå Bjørnafjordbrua til lokalt vegnett på Røtinga med. Statens vegvesen er klar over at tilhøva for gåande og syklande frå Søre Øyane ikkje er gode nok på delar av strekninga. Fylkeskommunen har planar om utbetringar, og vi må vurder behovet nærare i neste planfase. I Ulvenvatnet /Svegatjørnområdet vil utbetring av løysingane for g/s trafikk bli vurdert som følgje av ny E39.

Kryssing av Langenuen – sør eller midt

Kommunane Stord, Tysnes, Os, Kvinnherad og Bømlo ynskjer kryssing av Langenuen i sør, medan Fitjar, Austevoll og Sveio kommune støttar alternativ B med kryssing midt i Langenuen (jf. samandrag av kvar einskild høyringsuttale frå side 16 og utover). Det same gjer Fylkesmannen og fylkesrådmannen, medan fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune går inn for alternativ F (søndre kryssing). Kystverket, Forsvaret, NVE og Fiskeridirektoratet har ikkje uttalt seg om dette spørsmålet, men har ingen merknader til planen slik den ligg.

Sunnhordlandssambandet AS, Alsaker Fjordbruk, Onarheim bygdelag og Tveit bygdelag, Hålandsneset grendalag, «Nei til ferjestø på Stord», iDrift, Huglo Bygdalag, LO Kvinnherad, Stord SV, Atheno industriutvikling i Sunnhordlad og Stord næringsråd vil ha brukryssing sør i Langenuen. I tillegg er det 12 enkeltpersonar som har skreve dette i sin merknad samt 310 underskrifter i «Opprop for bru Jektavik-Hodnanes» og 80 i «Underskrifter bru Jektavik-Hodnanes».

NHO, NHO Hordaland, Hordfast, Bergen næringsråd, Flatråker bygdalag, Søreide grunneigarlag, Kyststamvegen Stavanger-Bergen AS og Hordaland Høgre støttar Statens vegvesen si tilråding med kryssing midt i Langenuen. I tillegg er det fem enkeltpersonar som har skreve at dei ynskjer alternativ B.

LO Hordaland og Samarbeidsrådet i Sunnhordland seier at framdrift og realisering av brua er det viktigaste.

Regionale verknader, med betre tilknyting og kortare reisetid mot Bergen og Stord for austre del av Tysnes og Kvinnherad, er brukt som argument for kryssing av Langenuen i sør. I tillegg kjem ønsket om ei framtidig ferjefri løysing frå Tysnes eller Huglo til Kvinnherad (Sunnhordlandsdiagonalen).

Reisetida frå Onarheim mot sør (Leirvik) er stipulert til å gå ned med 9 minutt med kryssing midt i Langenuen (alt.B) og 23 minutt med bru i sør (alt.F), føresett at det blir bygd kryss på Økland. Nordover vil differansen i reisetid mellom alternativa vere ca.8 minutt. Utan kryss på Økland vil differansen bli mindre /liten.

Frå Våge vil differansen mellom alternativa vere 3-4 minutt. Innsparing i høve til dagens situasjon vil ligge på 35-40 minutt.

Dagens veg mellom Økland og Søreid har svært dårleg standard.

For dei som køyrer gjennom heile planområdet vil skilnaden i reisetid mellom alternativ B og F vere ca. 1 minutt.

Konklusjon:
Sjølv om det er eit fleirtal av høyringsuttalane som går for alternativ F, kryssing sør i Langenuen med bru Jektavik-Hodnanes, held Statens vegvesen fast på si tilråding av alternativ B med bru mellom Raunholm og Nese. Det er små skilnader for økonomi, miljøtema og lokale- /regionale verknader. Eit fast samband mellom Tysnes og Kvinnherad (Sunnhordlandsdiagonalen) ser vi ikkje som realiserbart før eventuelt svært langt fram i tid.

Hovudfordelen med alternativ B er at vi kan nytte ein større del av dagens veg på Stord i eit første byggetrinn. Vi utset då ei investering på ca. 2 mrd.kr på strekninga Ådland-Mehammar.

Tysnes – Reksteren – Bårdsundet – tilhøve til dei ikkje prissette konsekvensane
Tysnes generelt, og Reksteren – Neset spesielt, er lite utbygd i dag og har mange område med høg verdi for landbruk, landskap og naturmangfald. Ein finn og mange viktige kulturmiljø og område for friluftsliv her. Spesielt må nemnast boreonemoral regnskog som har sitt kjerneområde i Norge (og verden) her.

Både Fylkesmannen og Hordaland fylkeskommune har kommentert konflikt med naturmangfald og kulturmiljø i området Reksteren-Neset. Dei meiner det er teke for lite omsyn til viktige naturtypar (spesielt regnskogen) i arbeidet med vegtraséane.

Begge etatane går inn for senketunnel under Bårdsundet, helst med forlenga tunneler på kvar side, for å unngå flest mogleg av dei mest verdifulle naturtypane og kulturmiljøa. Også interessegruppa «Bevar Bårdsundet» og nokre privatpersonar ønskjer dette.

Statens vegvesen har vurdert løysingane og tilhøva til dei ikkje prissette konsekvensane på nytt. I denne samanhengen er det viktig å gjere merksam på at dei ikkje prissette tema berre er vurdert innanfor undersøkingssona på ca. 100 m på kvar side av den oppteikna vegtraseen i kvart alternativ. Sidan det frå før er lite registreringar av naturmangfald, særleg på Tysnes, må ein rekne med å finne mange nye område mellom dei undersøkte traséane. Dersom ein foreslår endra trasélinjer utanom undersøkingssonene må ein difor gjennomføre supplerande registreringar.

Gjøvåg – brufeste

Krysset på Kaldafoss ved Gjøvåg vil råke fire kystmyrer. Naturtypen er relativt vanleg i området, og skal ein justere veg og kryss her kan det råke andre kystmyrer (desse er ikkje kartlagt og verdivurdert).

Legg ein krysset lenger vest vil det kome i konflikt med busetnad.

Legg ein vegtraseen og krysset lengre mot aust slik nokon ønskjer, vert landskapsinngrepa større og ein slik trasé på det høgaste område på Reksteren vil dele øya opp enno meir enn planlagd trasé.

Konklusjon:

Statens vegvesen tilrår difor å oppretthalde krysset på Gjøvåg som planlagt, men meiner det likevel kan vere rom for mindre justering av vegen for å unngå, eller minimalisere inngrep, i flest mogeleg av naturtypane.

Flygansvær-Gjøvåg

På denne strekninga er det mogleg å velje alt. F som ligg utanom regnskogområda, men rører større deler av kystmyrområde og noko meir jordbruksområde enn alt. B. Begge naturtypane er trua, men kystmyr finn ein mange stader langs kysten. Regnskogen har sitt kjerneområde her. Prismessig er dei to alternativa like på denne strekninga.

Statens vegvesen tilrår alternativ F på strekninga Flygansvær-Gjøvåg for å kome utanom regnskogområda.

Bårdsundet – Flygansvær

Området mellom Bårdsundet og Flygansvær er smalt, og difor utfordrande. Det er viktige naturtypar både mot vest og mot aust. I tillegg er det viktig trekkområde for hjorten mellom Reksteren og Tysnes. Eit alternativ er å legge veglinja litt lenger aust for å unngå naturtypane og bygge viltpassasje. Vi tilrår at dette blir gjort som del av optimaliseringa i reguleringsfasen.

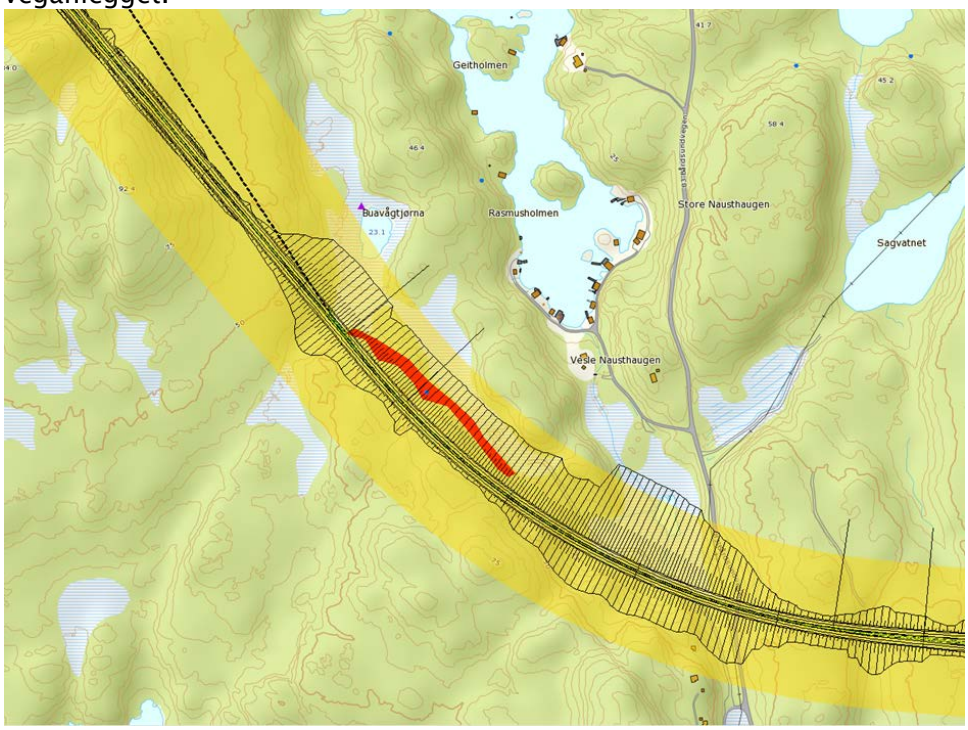
Bårdsundet – bru eller senketunnel

Løysing med senketunnel under Bårdsundet er tilrådd av Fylkesmannen, Hordaland fylkeskommune, interessergrupper og privatpersonar. Statens vegvesen har summert opp kva KU-arbeidet seier om dei alternative løysingane.

Naturmangfald

Fylkesmannen meiner ein vil spare seks naturtypar med senketunnel under Bårdsundet, derav tre regnskogar. Statens vegvesen sine tal viser at ein vil spare fem naturtypar (to med lokal verdi C), derav to regnskogar (ein med lokalverdi C). Dersom ein vel senketunnel vil ei mindre forlenging av tunnelen sør for Bårdsundet ytterlegare spare ein regnskog (delområde 26 på figuren under). Dette vil og vere positivt for leveområdet for stor torvlibelle i Buvågstjørna.

Totalt er det registrert rundt 25 regnskoglokalitetar i Bårdsundområdet som ikkje vert rørt av veganlegget.



Utsnitt ved Buvågstjørna. Lilla trekant viser lokalitet med Stor torvlibelle. Raud figur viser regnskog. Skråningsutslag/fylling med alternativ B. Senketunnel alternativ B2 startar rette nord for regnskogen og vil få mindre fylling. Gul gjennomskinneleg farge viser buffersone på 100 meter på kvar side av veglinja.

Ideelt sett, med tanke på naturverdiane, burde det meste av vegen på Reksteren gå i tunnel, medrekna tunnel under Bårdsundet. Lange tunnelar vil ikkje berre auka kostandane monaleg, men vil òg generere meir overskotsmassar og gi for dårleg tilkomst frå lokalområda til nytt veganlegg. Overskotsmassar er ofte eit problem å få plassert i nærleiken av veganlegget.

Kulturmiljø

Det vert nemnt i høyringsuttalen frå «Bevar Bårdsundet» at kulturminne vert øydelagt. Dette er ikkje riktig. Ingen av dei kjende automatisk freda gravrøysene vil verte direkte råka.

Derimot vil *kulturmiljøet* verte øydelagt som følgje av alternativa B og F ved at vegen og brua splitter opp og forstyrrar miljøet. Om eventuelle *ikkje tidlegare kjende* kulturminne vil verte råka, må avklarast gjennom arkeologiske undersøkingar på reguleringsplannivå, jf. kulturminnelova § 9, men vil ikkje verte vurdert på dette plannivået.

I konsekvensutgreiinga vert det om konsekvensen av alternativ B på kulturmiljøet Bårdsundet vest (KM33) skrive at «Både den historiske lesbarheita til kulturmiljøet og samanhengen til dei naturlege omgjevnadane vil verte øydelagt.». Konsekvensen er berekna å vere Særs stor negativ (----). Når det gjeld variant B2 med senketunnel, vert det for det same kulturmiljøet skrive at «Tiltaket vil ikkje råke kulturmiljøet», og konsekvensen er berekna å vere Ubetydeleg (0). Så det er ingen tvil om at ein senketunnel gjennom Bårdsundet vil vere best for kulturmiljøet her, noko som kjem klart fram i konsekvensutgreiinga.

Nærmiljø og friluftsliv

Bårdssundet er registrert som eit regionalt svært viktig friluftsområde med store verdiar i strandsona. Friluftsområdet får nye inngrep i ytterkant av området (seglingsløp/innfallsport). Fylkesrådmannen meiner konsekvensane ei bruløysing over Bårdsundet vil ha for friluftslivet, er kritiske. Delrapport 2, Nærmiljø og friluftsliv, konkluderer også med at seinketunnel er noko betre for friluftsliv enn bru over Bårdsundet.

Landskap

I fagrapporten for landskapsbilete er Bårdsundet og området rundt omtalt som naturprega, der eit mangfald av skogkledde holmar og øyer mellom sund og viker dannar eit karakteristisk småskalalandskap. Dominerande landskapstype innan delområdet er sett til stor verdi i regional samanheng.

KU vurderingane viser at seinketunnel i Bårdsundet gir i ei totalvurdering med om lag same omfang som daglinje over Bårdsundet for denne delen av Reksteren; begge løysingar med stort negativt omfang. Dette vert grunngjeve med summen av negative inngrep og tiltak innan heile delområdet. Det er mellom anna store terreng- og landskapsinngrep i samband med tunnelportalane for ein seinketunnel i eit sårbart landskap på kvar side av Bårdsundet. Val av bru eller tunnel er ikkje utslagsgjevande når det gjeld omfang og konsekvens for landskapsbilete.

Hordaland fylkeskommune meiner i sin uttale at ein seinketunnel ville redusert konsekvensane for viktige landskapsverdiar i vesentleg grad. Det stemmer lokalt i Bårdsundet, men ikkje når ein ser delområdet under eitt.

Naturressursar

I fagrapporten for naturressursar står det at løysing med seinketunnel under Bårdsundet sparer noko skogareal av liten til middels verdi.

Men i høve til kystvatn og fiskeressursar kan seinketunnel i Bårdsundet, satt med middels KU-verdi, «sperre av» sundets tverrsnitt. Tidevasstraumen skjer midlertidig i dei øvste metrane, og dei øvste 10 m vil i hovudsak vere urørt etter etableringa (Todt, 2015). Avrenning /pumping av vegvatn frå veganlegg /senketunnel og kan gje mindre forureining

til sjøområdet utan iverksetting av avbøtande tiltak. Seinketunnel i Bårdsundet legg beslag på sjøareal/sjøbotn på 48 dekar (200 m buffersone). Tilhøve for fisk vert endra lokalt i Bårdsundet, men i mindre grad for heile delområdet totalt sett.

Løysing med bru vil ikkje i utgangspunktet ha nokon innverknad på vatnet eller fisketilhøve i sundet. Men det må sikrast mot forureinande avrenning for veganlegg/bru til sjøområda.

Tilhøve til økonomi

I KU- vurderingane har ein kome fram til at alternativ med seinketunnel som vist i løysing B2 som avbøtande tiltak, er ca. 0,9 mrd. kr dyrare enn bruløysing over Bårdsundet.

Dersom ein skal etterkomme uttalen frå Fylkesmannen og Bevar Bårdsundet der ein ønskjer lengre tunnel for å unngå fleire naturtypar av stor verdi og behalde enno meir av dagens natur- og friluftsområde rundt Bårdsundet, bør tunnellengda forlengast på kvar side. Dette vil gi ein kostnadsskilnad i storleik 1,2-1,5 mrd. kr i høve til løysing med bru.

Konklusjon:
Med det store fokuset vi har på kostnader i prosjektet meiner Statens vegvesen at vi ikkje kan gå inn for seinketunnel eller fjelltunnel gjennom Bårdsundet som avbøtande tiltak. Vi kan heller ikkje sjå at det er kome inn nye opplysningar om naturmangfald eller andre tema i høyringsperioden som tilseier annan vurdering av seinketunnel kontra bruløysing. Men vi vil i det vidare planarbeidet vurdere justeringar av vegtraseen som kan redusere inngrep i dei viktige naturtypane i dette området og redusere landskapsinngrepet og barriereverknaden i områda på begge sider av Bårdsundet.

Økologiske kompensasjonsområde

Fylkesmannen meiner at kompensasjon i form av freding av område til naturreservat er viktig for å hindre seinare nedbygging av regnskog.

Kompensasjon er lite utprøvd i Noreg, men det er fleire pilotprosjekt på gang. Det er laga ein eigen rapport om erfaringar med økologisk kompensasjon så langt. Her er fem ulike pilotprosjekt evaluert. Alle desse pilotprosjekta omfattar kompensasjon av eksisterande naturreservat. Miljødirektoratet skal lage ein rettleiar for kompensasjon. Eit sentralt punkt i denne vil vere å fastsetje kriteria for *når* kompensasjon skal nyttast.

Med bakgrunn i at det er vanskeleg å seie nøyaktig på kommunedelplannivå korleis dei registrerte lokalitetane blir råka, og at det er knytt usikkerheit til om økologisk kompensasjon faktisk let seg gjennomføre på ein tilfredsstillande måte, meiner vi at det ikkje er riktig å ta endeleg stilling til bruk av kompensasjon no. Bruk av økologisk kompensasjon må utgreiast og endeleg avgjerast i samband med reguleringsplan.

Sidan økologisk kompensasjon skal vere siste utveg, og det ikkje er gjeve klare føringar frå statleg mynde når økologisk kompensasjon skal nyttast, må spørsmålet om kompensasjon endeleg avklarast mellom miljøvernmyndigheitene og planmyndigheit (KMD).

Statens vegvesen vurderer økologisk kompensasjon som særleg aktuelt i samband med å ta vare på den boreonemorale regnskogen. For at økologisk kompensasjon skal tilfredsstille prinsippet om addisjonalitet bør det vere område som faktisk er trua som blir verna. Det er totalt registrert 63 førekomstar av boreonemoral regnskog innanfor heile planområdet.

Alternativ B vil råke sju regnskogar, men det er vanskeleg på dette plannivået å seie nøyaktig korleis områda blir råka. Ved val av alternativ F mellom Flygansvær og Gjøvåg, og ved justering av veglinja på reguleringsplannivå vil vi kunne redusere tal område som blir øydelagde.

Søre Øyane – Kobbavågen

Det er eit stort engasjement i Os for å bevare Kobbavågen og Røtinga som viktige område for nærmiljø og friluftsliv. I tillegg til Os kommune er Ravneberghaugen rehabiliteringssenter, grunneiar i Kobbavågen og Rossnesklubben, innbyggjergrupper i Søre Øyane og Røtinga samt enkeltpersonar opptekne av dette. Fylkesmannen og Naturvernforbundet i Hordaland nemner også friluftslivet i Os spesielt.

Gjennom planlegginga av brua over Bjørnafjorden har Statens vegvesen hatt fokus på å gjere seg nytte av Flua utanfor Røtinga som eit fast fundament. Etter kvart som vi har fått meir kunnskap om botnforholda i Bjørnafjorden og jobba med utvikling av brukonsepta ser vi at dette ikkje treng å vere ein føresetnad. Det kan vere ei betre teknisk løysing å flytte brua lenger aust mot Gulholmane. NHO, NHO Hordaland, Hordfast, LO Hordaland, Bergen næringsråd, Kyststamvegen AS og Hordaland Høgre har peika på at kostnadene på brua må ned, og dei føreslår å flytte den austover mot Gulholmane.

Statens vegvesen er klar over at Kobbavågen er eit attraktivt og mykje brukt område lokalt i Os, og for tilreisande med båt. Vi ser no på alternative ilandføringsområde lenger aust. Saman med Os kommune har vi hatt ein prosess der vi inviterte lokale brukarar av området inn til ein «verkstad». Vi ønska å få fram kva som er viktig for å ha eit godt bu- og fritidsmiljø i Søre Øyane. Ei bru over Bjørnafjorden gjev nokre negative konsekvensar, og då er det viktig å finne løysingar som kan gje ein meirverdi til området. Området austover mot Gulholmane er ikkje konsekvensutgreidd, så Statens vegvesen gjer eit arbeid på dette. Det er venta ferdig i oktober. Det har vore arbeidd vidare med dei tre brukonsepta K1/K2 (fleirspenna hengebru), K7 (endeforankra flytebru) og K8 (sideforankra flytebru) fram til sommaren -17. Det er gjennomført eit nytt Anslag (kostnadsberekning), og resultatet av dette viser at kostnadene har gått vesentleg ned for endeforankra flytebru. Statens vegvesen har teke ei avgjerd om å gå vidare med flytebrualternativa K7 og K8. Fleirspenna hengebru, K1/K2, blir det ikkje jobba meir med for Bjørnafjorden.

II. Endringar utført etter høyringa, og endringar som skal vurderast vidare i reguleringsplanfasen

Endringar utført etter høyringa:

- Ilandføring av brua i Søre Øyane: Vi vurderer ilandføring av brua lenger aust ved /over Gulholmen som alternativ til Kobbavågen. Tilleggsregistreringar på nærmiljø, friluftsliv og naturmangfald. Nye omfangs- og konsekvensvurderingar, nye kostnadstal for brua over Bjørnafjorden. Endra trase for brua medfører også endringar nord på Reksteren**. KMD som planmynde må avgjere om delar av planen må leggast ut til offentleg gjennomsyn på nytt.**
- Grovaåsen, Stord: Med ei mindre justering og ein liten tunnel kan vi spare husa i Grovaåsen. Ei løysing med ein mindre tunnel gjennom området vil ikkje medføre ekstra kostnader samanlikna med kostnader for veg i dagen. Veg i dagen vil måtte løysast med ei djup dobbel-skjering og innløysing av eigedomar. Dette utgjer same kostnad som tunnel gjennom åsen. Ekstra driftsutgifter med ein 200 m dobbel tunnel er stipulert til ca. 50.000 kr i året. Dette er viktig for innbyggjarane, og for Stord kommune. Det vil vere krevjande å finne erstatningstomter til denne storfamilien som har bygd saman, og som fortsatt ynskjer å bu saman. Det er til saman fire hus og to tomter. Tomteeigarane har søkt kommunen om byggjeløyve. Endringa skal leggast til grunn i vidare reguleringsplanlegging.
- Sagneset /Hestesportsenteret, Stord kommune: Vi har laga skisse for flytting av veglinja litt vestover i dette området. Dette er vesentleg for drifta av hestesportsenteret. Vi kan skjerme Sagneset med bruk av vollar som støyskjerming. Løysinga skal leggast til grunn i vidare reguleringsplanlegging. Tiltaket inneber ingen ekstra kostnader.
- Justering av linja på begge sider av Bårdsundet: For å unngå fleire av naturtypane har vi justert linja både sør og nord for Bårdsundet. Dette gjev ingen ekstra kostnader.
- Justering av tunnelinnslag av- og påramping Moberg: Etter ynskje frå Os kommune og grunneigar Arne Meland bør av- og pårampingspunktet flyttast litt lenger nord. Dette inneber ingen ekstrakostnader. Ved å justere tunnelen litt mot aust blir rampane kortare.

Aktuelle tiltak som vi skal vurdere i reguleringsplan

- Generell optimalisering mot terreng, landskap, natur, kultur, nærmiljø
- Fitjar: detaljering og eventuell kryssløysing Mehammar.
- Stord: Vurdere kryssplassering på Førland eller Agdestein. Justering og tilpassing av overgangen mellom denne planen i sør til plan for E39 Heiane – Ådland /Nordre Tveita.
- Tysnes: Vurdere trasé/kryssløysing på Drange. Vurdere/justere/senke veglinje ved Hålandsneset – Landrøy, Flygansvær – Gøvåg-Kaldafoss (alt F pga. konflikt naturtype regnskog). Flytte krysset på Gjøvåg litt nordover.
- Os: Bruinnslag Søre Øyane, gang- og sykkelveg /anleggsveg i Søre Øyane. Vurdere alternative løysingar for tilknyting til Os sentrum, inkludert fult kryss i fjell ved Moberg. Løysing ved Ulvenvatnet (Industrivegen mm.)

III. Samandrag av kvar einskild høyringsuttale, med kommentarar frå Statens vegvesen

1. Hordaland fylkeskommune

Samandrag: *360: 15/211055-162*

Fylkesutvalet gjorde vedtak etter handsaming i to underliggjande utval. Klima- og miljøtiltak må vurderast og leggast til grunn for vidare planlegging. Tilrår alternativ F og statleg reguleringsplanlegging der ein legg vekt på fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter, gjennomføre arkeologiske undersøkingar tidleg, redusere miljøkonsekvensane ved fjordkryssinga og redusere totalkostnadene i prosjektet. Rår til senketunnel gjennom Bårdsundet. Fylkesutvalet er nøgd med kollektivløysingane som er skisserte, ber om at terminal for omstiging blir vurdert ved Svegatjørn. Støttar sykkeltiltak på bruene. Ynskjer finansiering av vegar på Tysnes: fv.49 Søreid-Våge og fv.48 Søreid-Gjøvåg. Ny ferjestø for sambandet Stord-Kvinnherad. Fylkesutvalet er usikre på prognosane på trafikkgrunnlaget og konsekvensane det får for finansiering og lokal bompengedel. Ber om konkretisering av bompengekostnader og omfanget for fylkeskommunen sitt garantiansvar for finiansieringa. Er uroa for meir trafikk inn mot Bergensområdet, dette aukar behovet for ringveg aust med Nyborgtunnel. Nemner også overføring av gods frå veg til sjø. Ber Statens vegvesen sjå nærare på behovet for omkøyringsveg og reservekai ved eventuell stenging av bruer. Ber om grundigare vurdering av vedlikehaldskostnader. Dersom komande NTP syner at prosjektet ikkje er gjennomførbart på grunn av høg kostnadsramme, klimagassutslepp eller store naturinngrep bør ein vurdere om indre trasé er eit meir eigna alternativ.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Fylkeskommunen peikar på at kostnaden må ned samtidig som dei tilrår alternativ F med seinketunnel under Bårdsundet, noko som gjev ein kostnadsauke på ca. 1mrd.kr. I tillegg ynskjer fylkeskommunen at finansiering av fylkesvegane på Tysnes skal inngå i prosjektet.

Berekning av framtidig trafikk er ingen eksakt vitskap. Vi har brukt standard metodikk og SSB sine prognosar. Dagens ferjetrafikk er svært låg, truleg på grunn av lang reisetid, høg pris og relativt dårleg frekvens. Ei framtidig berekna trafikkmengde på 12-15.000 køyretøy i døgnet er ikkje høgt når vi ser på samanliknbare strekningar. Avstanden mellom Stavanger og Bergen er om lag den same som mellom Trondheim og Steinkjer. Mellom Stavanger og Bergen ligg Haugesund, Stord og Os, mellom Trondheim og Steinkjer ligg Stjørdal, Levanger og Verdal. Trafikken sør for Stjørdal er ca. 19.000 køyretøy i døgnet. Då Nordhordlandsbrua avløyste ferjesambandet Knarvik-Steinestø i 1994 var trafikken 4.700. Med ny bru var trafikken dobla etter fem år og tredobla etter 10 år, framleis med bompengar.

I tillegg til reisetid er det fleire faktorar som kan påverke trafikknivået. Som bilførar har ein kostnader knytt til drivstoff, bompengar, parkering og eventuell køprising når ein kjem inn til Bergen. Dersom kollektivtilbodet er godt i høve til tidsbruk og pris, kan dette bli eit aktuelt alternativ for mange. Trafikken frå E39 vil vere ein liten del av trafikken i Bergen der interntrafikken er desidert størst. Det vil bli utarbeidd finansieringsplan med tilhøyrande bompengeopplegg når prosjektet er detaljplanlagt. Fylkeskommunen og kommunane vil få

dette som ei sak før den blir sendt over til Stortinget. Ekstern kvalitetssikring (KS2) vil vere ein del av dette.

Å få gods over på sjø er eit mål, men sjøtransport kan vanskeleg erstatte lokal /regional distribusjon.

Ein indre trase vil vere 20-25 km lenger å bygge og vedlikehalde. Kostnadene vil truleg bli på same nivå som med bru over Bjørnafjorden, mens klimagassutsleppa og naturinngrepa truleg blir høgre.

2. Os Kommune

Samandrag: *360: 15/211055-60*

Os kommunestyre ynskjer tett medverknad i vidare arbeid og at det blir lagt til rette for lokale medverknadsprosessar. Støttar alternativ B med tunnel under øyane men ser utfordringar ved ilandføring og i området Moberg-Svegatjørn. Støttar sørleg kryssing av Langenuen. Ber om at endeleg val av brutype over Bjørnafjorden tek mest mogleg omsyn til skånsam ilandføring i Søre Øyane. Sjå på ulike ilandføringspunkt for sykkelvegen, bake inn naudsynte, avbøtande tiltak. Fylling til senketunnel lengst mogleg frå land, og høve til båtferdsle mellom land og kunstig øy. Transport av utstyr og fyllmasse sjøvegen med lekter. Skånsam anleggsveg, denne må byggast om til gang- og sykkelveg så fort som mogleg. Ønskjer gjennomgåande godt sykkeltibod frå Søre Øyane til Svegatjørn. Vurdering av løysingar ved Ulvenvatnet for å redusere belastninga i Industrivegen. Protokollmerknad frå opposisjonen, sjå eigen merknad, nr.28.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Vi har merka oss standpunktet om kryssing av Langenuen i sør. Ynskja om justering av linja Moberg-Svegatjørn blir følgt opp og vil bli lagt til grunn i vidare reguleringsarbeid.

Statens vegvesen har i samarbeid med administrativ og politisk leiing i Os kommune gjennomført ein medverknadsprosess med verkstad, informasjonsmøte med myldring og open kontordag i mai 2017. På verkstaden inviterte vi representantar for brukargrupper av området i Søre Øyane. Alternative løysingar for brutype og ilandføring vart presentert. Vi fekk informasjon om bruken av området, kva som må takast vare på og kva aktivitetar vi bør legge til rette for.

3. Stord kommune

Samandrag: *S360: 15/211055-32*

Stord kommune vil ha prosjektet på plass så fort som mogleg og inn i denne perioden, parallelt med Rogfast. Meiner alternativ F med søndre kryssing av Langenuen er det beste alternativet for Stord og regionen. Ser at kostnaden er den største trusselen mot prosjektet og ber om at denne vert kritisk gjennomgått. Føreset at det vert lagt til grunn ein sams standard for den nye E39. Stord kommune ber om at ein ser på betre løysingar ved Hestesportsenteret, vestsida av dagens veg ved Grov og ved Mehammer dersom alt. B vert

valt. Kommunen er uroa for utsetjing av strekninga Heiane-Ådland/Nordre Tveita. Har ikkje merknader til statleg plan.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har sett nærare på løysingar ved Hestesportsenteret og ved Grov, sjå merknad nr.43 og 59.

4. Fitjar kommune

Samandrag: *360: 15/211055-45 /113*
Fitjar kommune går inn for ferjefri E39 over Os, Reksteren, Tysnes og Stordøya som skissert i saka, etappevis utbygging av alternativ B med kryss på Mehammar. Det er eit viktig nasjonalt og regionalt prosjekt med positiv samfunnsøkonomisk nytte. Meiner prosjektet må framskundast med oppstart i første periode av NTP. Ynskjer statleg plan, men at det vert teke omsyn til lokale, råka partar.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Ingen kommentarar.

5. Tysnes kommune

Samandrag: *360: 15/211055-55*
Tysnes kommune er positiv til planen, men ynskjer alternativ F då det er liten skilnad i høve til pris og ikkje-prissette konsekvensar. Dei argumentering med næringsområde på Onarheim, og ei framtidig tilknyting til Kvinnherad og E134. Ser utviklingspotensiale ved kryssa på Gjøvåg, Søreid og Økland.

Tysnes kommune vil sterkt fråråde at det vert etablert økologiske kompensasjonsområde i form av naturreservat etter naturmangfaldlova §37, dette vil hindre utvikling av kommunen. Reksteren kan vere eit framtidig vekstområde for bustad og næring. Kommunen ynskjer statlege reguleringsplanar.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Vi har notert oss standpunkta med statleg plan, og alternativ F. Sjå kommentarar side 8 om kryssing av Langenuen. Økologisk kompensasjon er krav frå Fylkesmannen i Hordaland. Det er ikkje avgjort om det vert sett i gang arbeid med økologisk kompensasjon. I planen er det nemnt som eit mogleg tiltak, og dersom det blir aktuelt, vil det inngå i arbeidet med reguleringsplan. Spørsmålet om kompensasjon må endeleg avklarast mellom miljøvernmyndigheit (Miljødirektoratet) og planmyndigheit (KMD), sjå omtale s.13.

6. Kvinnherad kommune

Samandrag: *360: 15/211055-41*
Kvinnherad kommune peikar på at val av bruløysing over Langenuen er vesentleg i eit regionalt perspektiv, og held fast på standpunktet om sørleg kryssing (alternativ F). Peikar

mot mogleg framtidig ferjefritt samband, Sunnhordlandsdiagonalen, med tilknyting til E134. Ynskjer at ferjeleiet på Skjersholmane blir flytta til Kvednaneset eller Buvika med tilhøyrande kryssløysing på Førland, og at dette inngår i statleg regulering.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen merkar seg uttalen. I høve til nytt ferjeleie på Stord meiner vi dette bør handsamast i ein eigen plan og ber om at fylkeskommunen og kommunane avklarar dette med departementet.

7. Austevoll kommune

Samandrag: *360: 15/211055-19*
Austevoll kommune meiner det er svært positivt at det er god framgang i planlegginga av E39 Stord–Os. Det er det viktigaste prosjektet i FerjefriE39 og bør realiserast så raskt som mogleg. Tilrår alternativ B med kryss på Reksteren for å sikre framtidig påkopling frå Austevoll. Meiner bru til Austevoll må inngå i prosjektet, også finansielt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen meiner tilkopling til Austevoll ikkje er ein del av dette prosjektet.

8. Bømlo kommune

Samandrag: *360: 15/211055-139*
Prosjektet betyr mykje for utvikling av næringsliv og busetnad på Vestlandet, prioriterast og byggast parallelt med Rogfast. Kritisk gjennomgang av delløysingar for å få ned kostnaden. Kryssing av Langenuen så langt sør som mogleg, opnar for tverrsamband mot aust.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Vi har notert standpunktet om kryssing av Langenuen, sjå kommentarar side 8.

9. Sveio kommune

Samandrag: *360: 15/211055-63/110*
Ferjefri E39 er viktig for Vestlandet og nasjonalt, og Hordfast må difor prioriterast i perioden 2018–2023 parallelt med Rogfast. Støttar alternativ B. Sams standard må leggjast til grunn for alle delløysingar av traseen. Statleg reguleringsplan, må ta omsyn til lokale, berørte partar.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Ingen kommentarar.

10. Fylkesmannen i Hordaland

Samandrag: *360: 15/211055-148*

Fylkesmannen er nøgd med eit omfattande saksgrunnlag, mellom anna med ei omfattande verdikartlegging av naturmangfald. Dei er mindre nøgd med visualisering av landskapsinngrepa.

Området Reksteren-Nese på Tysnes har ein sjeldan høg konsentrasjon av boreonemoral regnskog i tillegg til andre svært viktige naturførekomstar. I tillegg er det temperert kystfuruskog (sterkt trua), kystmyr og sumpskogar (trua artar). Augestikkaren stor torvlibelle er funnen ved Buavågtjørna sør for Bårdsundet.

Fylkesmannen støttar alternativ B under føresetnad av at konsekvensar for naturmangfaldet vert redusert. 40 viktige naturtypar på land vert råka. Meiner vegvesenet har lagt lite vekt på å «unngå» naturinngrep. Ynskjer seinketunnel i Bårdsundet som avbøtande tiltak då denne sparer seks viktige naturtypar (tre av desse regnskog) og reduserer landskapsinngrepet. Meiner talet på tilkomstvegar i kryssa (Drange og Kaldafoss) må reduserast.

Fylkesmannen meiner det er nødvendig å etablere økologiske kompensasjonsområde i form av nye naturreservat etter naturmangfaldlova §37, og at dette vert finansiert som ein del av vegprosjektet. Viser til at planområdet (Nese og heile Reksteren) er eit av pilotområda til Miljødirektoratet i den nasjonale gruppa for metodeutvikling av økologisk kompensasjon.

Fylkesmannen meiner kryss ved Gjøvåg på Reksteren bør takast ut av planen sidan konsekvensane for naturmangfaldverdiane på Reksteren vert for høge. Fylkesmannen meiner det heller ikkje er trong for rasteplass på Reksteren då det er kort avstand til Leirvik, Os og Bergen.

Fylkesmannen stiller spørsmål ved trafikktala då dei er fleirdobla i høve til dagens ferjetrafikk, og at det har vore liten auke i ferjetrafikken dei siste åra. Fylkesmannen meiner nytten av prosjektet er liten (NN/B=0,08) og er kritisk til at ikkje effekten av bompengar er rekna inn.

«I sum vurderer Fylkesmannen at kommunedelplanen, slik han førebels er utforma ikkje gjev eit tilstrekkeleg grunnlag til å detaljregulere endeleg vegsystem. Det bør arbeidast vidare med planen med sikte på å koma fram til ei meir skånsam løysing med utgangspunkt i B-alternativet.»

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Visualisering: Sjå omtale side 4.

Fylkesmannen (FM) meiner at alternativ B må justerast for å unngå flest mogleg av naturtypane boreonemoral regnskog, kystmyr og sumskogar, og ein freda augnestikkar ved Buvågstjørna. FM meiner vi bør sjå på om det mogleg å forlenge tunnelane for å unngå viktige naturverdiar. FM meiner om lag 10 regnskogar vil bli øydelagde. Våre berekningar viser sju vil verte øydelagde i alternativ B. FM meiner vi vil spare seks naturtypar (to med lokalverdi C) med seinketunnel under Bårdsundet, derav tre regnskogar. Våre tal viser at vi vil spare fem naturtypar, to av desse regnskogar (ein med lokal verdi C). Med forlenging av tunnelen mot sør vil ein spare ein regnskog i tillegg (delområde 26), og det vil vere positivt for leveområdet for stor torvlibelle i Buvågtjørna.

Krysset på Drange er vist med tre alternative tilkomstvegar. Varianten med bru over Drangevågen er ikkje realistisk, og då blir regnskogen der spard. Dei fleste andre råka naturtypane ved Drange er av lokal verdi (C).

Krysset på Kaldafoss ved Gjøvåg vil råke fire kystmyrer. Naturtypen er relativ vanleg i området, og dersom vi justerer veg og kryss her vil vi fort råke andre kystmyrer. Desse er ikkje kartlagde og verdivurderte. Legg ein krysset lenger vest vil det kome i konflikt med busetnad. Det kan likevel vere noko rom for justering for å unngå flest mogleg av naturtypane.

Av omsyn til naturtypar burde Ideelt sett det meste av vegen på Reksteren lege i tunnel. Ein ting er at dette er ei kostbar løysing, ein annan er at det vil generere store mengder med overskotsmassar som vil bli utfordrande å plassere i nærleiken av veganlegget.

Fylkesmannen meiner at kompensasjon i form av freding av område til naturreservat er viktig for å hindre seinare nedbygging av regnskog. Kompensasjon er lite utprøvd i Noreg, men fleire pilotprosjekt er i gang. Dette prosjektet er så langt ikkje ein pilot. Dersom det blir aktuelt med økologisk kompensasjon, vil det bli ein del av arbeidet med reguleringsplan. Spørsmålet om kompensasjon må endeleg avklarast mellom Miljødirektoratet og planmynde (KMD).

Kryss på Gjøvåg /Reksteren, sjå også omtale av dette side 7 og 9. Eksisterande veg frå Tysnes til Reksteren har svært låg standard. Den er smal, svingete og svært uoversiktleg. Med kryss på Gjøvåg vil det gå mindre trafikk på lokalvegen, og vi har sagt at syklande kan bruke den. Dersom ein ikkje byggjer kryss på Reksteren vil det bli spørsmål om opprusting for å gjere lokalvegen trygg nok for syklistane og meir tenleg for dei fastbuande.

Trafikkgrunnlag, bompengar og samfunnsnytte: Sjå omtale av dette på side 6 og Fylkeskommunen sin merknad nr.1. Netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B) vil gå opp med bruk av bompengar sidan staten ikkje treng bere heile kostnaden.

Ein viktig del av det vidare planarbeidet i reguleringsplanfasen, vert å optimalisere veganlegget med sikte på å redusere inngrep i viktige natur- og kulturområde. Statens vegvesen kan ikkje sjå at det er behov for meir bearbeiding av vegtraséane i kommunedelplanfasen. Kommunedelplan er ein overordna plan der korridoren for vegtraséen skal fastleggjast, ikkje detaljane.

11. Forsvarsbygg

Samandrag: *360: 15/211055-26*

Seglingshøgde på 75m i Langenuen og 45m i Bjørnafjorden, vurdering av Bjørnatrynet som uaktuelt ilandføringspunkt for brua over Bjørnafjorden og dialog med Forsvaret knytt til utforming og plassering av brukonstruksjonen dekker Forsvaret sitt behov. Utover dette har ikkje Forsvarsbygg merknader til saka slik den ligg i dag.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil også i det vidare arbeidet legge opp til dialog med Forsvaret i høve til utforming av brukonstruksjonen med tilhøyrande forankring.

12. NVE

Samandrag: *360: 15/211055-50*

NVE har ikkje merknader til planframlegget.

13. Kystverket

Samandrag: *360: 15/211055-158*

Kystverker har vore involvert i planprosessen og i ROS-analysa. Dei føreset at dei blir involvert i vidare avgjerder kring val av brutype, seglingslei og anna skipstrafikkregulering.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil i den vidare planprosessen ha kontakt med Kystverket slik dei ynskjer.

14. Fiskeridirektoratet

Samandrag: *360: 15/211055-156*

Sjølv om det er gjort nasjonale registreringar av verdifulle førekomstar langs kysten, er datagrunnlaget i fleire av sjøområda framleis mangelfult. Havforskingsinstituttet i Bergen har vore sentral i dette arbeidet, og Fiskeridirektoratet peikar på dei som rette instans for å vurdere om eksisterande datagrunnlag er tilstrekkeleg for å vurdere konsekvensar på marint naturmangfald. Viser til resultata i Rådgivende biologer sin rapport. Fiskeridirektoratet ber om at blir sett fokus på å verne om det marine miljøet ved vidare arbeid, spesielt ved Røtinga. Forventar plan for avbøtande tiltak for å redusere verknadene for det marine miljøet. Fiskeridirektoratet har ikkje merknader til bruløysing i Bårdsundet under føresetnad av at det ikkje er fundament i sjøen. Ei bru over Langenuen mellom Raunholm og Nese vil kome nær forbodsona der det er registrert korallrev. Dette korallrevet er av stor verdi, og dei etterlyser ei konsekvensvurdering med omsyn til korallrevet.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har hatt møte med Fiskeridirektoratet og Havforskingsinstituttet (02.mai 2017). Det kom ikkje fram noko ynskje om ytterlegare undersøkingar eller forbetringar i datagrunnlaget i dette møtet.

Korallane ved Nese veks på om lag 130-180 m djupn og vi reknar med at brua over Langenuen vil ha brufeste på land. Ved sprenging for fundament må ein vere sikre på at massar ikkje rasar ut i sjøen og øydelegg korallrevet. I samband med reguleringsplan bør det gjerast ei konsekvensvurdering av mogleg påverknad ved bygging av brua. Det er også viktig å overvake korallrevet under bygginga. Dette vert ein del av ytre miljøplan som skal lagast i prosjekteringsfasen.

15. NHO

Samandrag: *360: 15/211055-43*

NHO set fokus på god framdrift, og å unngå fordyrande og tidkrevjande element. Støttar konklusjonen i planprogrammet om å skrinlegge ilandføring på Bjørnatrynet. Meiner daglinja i Os må bereknast. Bør ta omsyn til spesielt verdifulle område som Bårdsundet og Uggdal-Uggdalsdalen. Viktig å legge til rette for framtidige påkoplingar frå Austevoll og Kvinnherad. Ynskjer statleg(e) reguleringsplan(ar) og KS2 på grunnlag av kommunedelplan.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen meiner det ikkje er grunn til å utgreie dagalternativet (alternativ D) i Os meir enn det vi har gjort i kommunedelplanen. Daglinja er dyrare og svært uheldig for miljøtema.

Finansdepartementet har bestemt at reguleringsplan skal ligge til grunn for KS2.

16. NHO Hordaland

Samandrag: *360: 15/211055-46*

Ferjefri veg mellom Bergen og Stavanger vil knyte Vestlandet saman, forbetre mobilitet for arbeids- og næringsliv og auke konkurransekrafta til næringslivet. Styret i NHO går inn for planen, alternativ B, med følgjande kommentarar:

- Bruke eksisterande veg på Stord fram til Mehammar /Raunholm i eit første byggetrinn.
- Brua over Bjørnefjorden så enkel som mogleg innanfor krava til fire felt og 110 km/t. Sideforankra flytebru med fritt-fram-bruer i overgangen mot land både i nord og sør. Hovudseglingsleid i nord.
- Brua i Bårdsundet bør av estetiske grunnar senkast.
- Meiner planen også må vise plasseringar av aktuelle tilførslevegar /punkt. Nemner Kvinnherad spesielt med ferjeleie nærast mogleg E39.
- Staten bør stå for vidare reguleringsplanlegging av heile prosjektet, inkludert tilførselsvegar.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Det kan bli aktuelt å bruke eksisterande veg på Stord i eit første byggetrinn, dette vil avhenge av finansiering og politiske prioriteringar.

Statens vegvesen arbeider med optimalisering av brukonstruksjonane som kan vere aktuelle for Bjørnafjorden. Det å redusere kostnaden er ein del av dette. Fritt-fram-bru er ikkje ein eigna konstruksjon her. For å kunne kome ned med tunnel i Søre Øyane kan vi ikkje ha hovudseglingsleid i nord. Dette ligg som ein premiss. Vi legg til grunn ei minimum seglingshøgde på 11 m under flytebru i nord. Hurtigbåten /Ekspressbåten kan då gå under.

Høgda på brua i Bårdsundet vil bli vurdert i neste planfase. Støy og estetikk vil vere viktige omsyn.

Ferjeleie for ferja til Kvinnherad: sjå omtale side 6.

Tilførselsvegar /lokalvegnett er omtalt på side 8.

17. LO Hordaland

Samandrag: *360: 15/211055-62*

LO poengterer at dette truleg er landets viktigaste samferdselsprosjekt for industriutvikling. LO er uroa over kostnadsutviklinga i prosjektet og eventuell utsetjing av prosjektet. Dette er uheldig ut frå sysselsetjing, både i byggefase og langtidsverknader. LO tek ikkje stilling til trase; ynskjer raske, realistiske og kostnadseffektive løysingar. Standard og dimensjonering kan diskuterast, men sikkerheit og trafikkprognosar i eit langt perspektiv må vere ivareteke.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen oppfattar at LO støttar planframlegget, og at det blir jobba vidare med kostnadsreduserande løysingar.

18. LO Kvinnherad

Samandrag: *360: 15/211055-54*

LO i Kvinnherad støttar intensjonen i høyringsuttalen frå Kvinnherad kommunestyre 15.12.2016. Meiner vegmyndigheitene kan velje eksakt lokalisering av ferjeleie på Stord.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå eige punkt om ferjeleie på Stord, side 6.

19. Stord næringsråd (SNR)

Samandrag: *360: 15/211055-138*

Sunnhordland er ein sterk region, og den nest største i Hordaland etter Bergen. Stord næringsråd har 148 medlemmer. Dei er glad for at planen er komen på høyring då ein ferjefri E39 Stord-Os i tillegg til Rogfast vil halvere reisetida Bergen-Stavanger og binde Vestlandet saman. Det overordna viktigaste er at prosjektet kjem med i NTP i 1.periode (2018-2021) med oppstart i 2018.

Stord Næringsråd (SNR) peikar på at alternativ B er marginalt betre enn alternativ F, men at alternativ F er best for Sunnhordland. Det bind regionen betre saman, og det legg til rette for framtidig fast samband og ein diagonal frå E134 mot Bergen.

SNR ber Statens vegvesen om å ikkje bandlegge unødig mykje areal langs traseen, å finne gode løysingar mot støy og å sjå denne planen i samanheng med planen lenger sør: E39 Heiane-Ådland/Nordre Tveita.

Samfunnsnytten i prosjektet er stor, også for Norge som nasjon. Ber om at ledig kunnskap og kapasitet i anna verksemd på Vestlandet blir nyttiggjort, mellom anna i utvikling av brukonsept.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har notert seg synspunkta med kryssing av Langenuen i sør. Vi vil sjå dei to planane på Stord i samanheng når vi går vidare med reguleringsplanlegging.

20. Bergen næringsråd

Samandrag: *360: 15/211055-67*

Bergen næringsråd presiserer at E39 Kyststamvegen er det samferdsleprosjektet i vår region som er viktigast å få realisert. Det hastar med å realisere ein samanhengande og ferjefri arbeidsmarknad mellom byane Stavanger, Haugesund, Stord og Bergen då dette vil gi næringslivet auka konkurransekraft. Næringsrådet støttar Statens vegvesen si tilråding av trase. Forventar oppstart i første periode av NTP. Ber om at kostnadene vert vurderte på nytt, både brutype og bruk av eksisterande veg på Stord i ein overgangsperiode.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Det blir gjort ny kostnadsvurdering av prosjektet i løpet av sommaren.

21. Sunnhordlandssambandet AS

Samandrag: *360: 15/211055-23*

Sunnhordlandssambandet AS meiner ei sørleg kryssing av Langenuen mellom Jektevik i Stord og Hodnanes i Tysnes har størst potensiale for å gje regionen best totaleffekt av den nye kyststamvegen. Dei viser til rapporten Norconsult utarbeidde for dei i 2015 og til Statens vegvesen sin eigen konklusjon under temaet «Lokale og regionale verknader» som seier at alternativ F er vurdert litt betre enn dei andre alternativa, spesielt med kryss på Økland.

Sunnhordlandssambandet poengterer, og argumenterer for, at eit nytt, raskare og betre samband over Husnesfjorden saman med E39-kryssing i sør vil vere det beste utgangspunktet for i framtida kople dei to største arbeids- og busettingskommunane i Sunnhordland (Stord og Kvinnherad) tettare saman. Dei meiner tilknytinga til Kvinnherad burde vore eit særskilt tema i planen. Dei meiner samfunnseffekten blir betre med ei brukryssing i sør.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har notert seg synspunktet om brukryssing i sør. Sjå omtale side 6 om tilknyting til Kvinnherad.

22. Kyststamvegen Stavanger-Bergen AS

Samandrag: *360: 15/211055-85*

Selskapet har i mange år jobba for at næringslivet på strekninga Stavanger-Bergen skal ha likeverdige rammevilkår som resten av Norge. Dei meiner E39 Kyststamvegen er det viktigaste samferdsleprosjektet på Vestlandet og sluttar seg til Statens vegvesen sitt tilrådde alternativ, alternativ B med kryssing midt i Langenuen. Kyststamvegen Stavanger-Bergen AS forventar at prosjektet kjem med i første periode av NTP. For at kostnadene ikkje skal bli for høge og blokkere for andre viktige prosjekt, støttar dei høyringsutkastet frå Hordfast A/S og deira skisse til lågare kostnadar for brua over Bjørnafjorden og etappevis utbygging.

Kommentarar frå Statens vegvesen: *Sjå kommentar til NHO Hordaland, nr. 16.*

23. Samarbeidsrådet for Sunnhordland

Samandrag: *360: 15/211055-101*

Samarbeidsrådet framhevar dette som eit svært viktig nasjonalt prosjekt og meiner det bør prioriterast i NTP, parallelt med Rogfast. Dei meiner vidare at ei realisering av ferjefri kyststamveg er viktigare enn val av kryssing over Langenuen. Dei meiner det er uheldig at planen i liten grad syner konsekvens og mogelegheit for dei kommunane som ligg utanom planområdet, og at departementet bør regulere inn tilkomst /punkt for trafikk frå Kvinnherad i form av nytt ferjeleie nærast mogleg E39.

Samarbeidsrådet er uroa over at tilrådinga frå Statens vegvesen kan tolkast som om at utbygging av strekninga Heiane–Ådland/Nordre Tveita skal inngå i siste utbyggingsetappe for strekninga Ådland–Mehammar. Dei ynskjer tidlegast mogleg anleggsstart for strekninga Heiane–Ådland/Nordre Tveita.

Samarbeidsrådet føreset at det vert lagt til grunn ein sams standard for den nye E39, også i alle delløysingar. Dei meiner at staten også må stå for detaljregulering av prosjektet, og at det vert teke omsyn til lokale partar som blir berørt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå omtale side om 6 tilknyting til Kvinnherad og ferjekai på Stord.

Statens vegvesen ser det som positivt om strekninga Heiane – Ådland/Nordre Tveita kan byggast ut tidleg, det ligg ingen binding i omtalen av at strekninga kan byggast ut saman med strekninga lenger nord (Ådland–Mehammar). Finansiering følgjer eit eige løp gjennom Nasjonal transportplan.

24. Hordfast

Samandrag: *360: 15/211055-47*

Hordfast as går inn for Statens vegvesen si tilråding av alternativ B, men har forslag til endringar som dei meiner kan gje store kostnadsreduksjonar:

- Bruke eksisterande E39 fram til Mehammar /Raunholm i eit første byggetrinn.
- Så enkel flytebru over Bjørnafjorden som mogleg innanfor standard med fire felt og 110 km/t. Sideforankra flytebru med fast fundamentert endeforankring til grunner og fast fjell, og fritt-fram-bruer i begge endar mot land på Reksteren og Røtinga i Os. Det gjev høve til seglingslei på begge sider av fjorden, og hovudseglingsløpet bør ligge i nord.
- Brua over Bårdsundet ligg unødig høgt seglingsløp og dermed skjemmande inngrep.

Hordfast as meiner at ein statleg kommunedelplan som dette også burde bestemme kvar aktuelle tilførselsvegar /punkt bør vere plassert. Dette er gjort for Austevoll, men departementet bør også regulere inn tilførselsveg /punkt for trafikk frå Kvinnherad i form av nytt ferjeleie nærast mogleg E39.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå kommentarar til NHO Hordaland sin merknad, nr.16.

25. Naturvernforbundet Hordaland

Samandrag: *360: 15/211055-135*

Naturvernforbundet meiner at ein ikkje bør gå vidare med dette prosjektet då det vil føre til store klimagassutslepp og naturskadar.

Naturvernforbundet viser til at det i NTP er vist ein auke i O2-ustlepp på knapt 10% over 40 år. Dette er i strid med at Noreg har forplikta seg til å kutte klimagassutsleppa med 40% innan 2030. Dei meiner at prosjekt som legg opp til utsleppsauke, slik ferjefri E39 gjer, ikkje bør realiserast.

Naturvernforbundet peikar på at ein motorveg dimensjonert for 110 km/t med fire felt gjev uakseptabel øydelegging av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Os. Det er store utfordringar med ilandføring i Søre Øyane, og også rundt Ulvenvatnet og i Kolskogen i Os vil vegen føre til skade for bumiljø, skular og annan aktivitet.

Naturvernforbundet meiner trafikkauken som ligg til grunn for dimensjoneringa ikkje er realistisk, dei peikar på at det i 2015 var lågare enn året før. Dei meiner kostnaden er stor, samfunnsnytten tvilsam og at to-felts veg dekkjer behovet. Dei peikar på at ein ny rapport frå forskarar ved NTNU viser at samfunnsnytten blir lågare når ein tek omsyn til at høge bompengar gjev reduksjon i trafikken. Dei viser også til plandokumentet for Nasjonal transportplan: «Det er faglig krevende å tallfeste hvor mye samfunnet vil tene på å bygge ut en utbedret og Ferjefri E39» og at «Ulike analyser viser store forskjeller i resultatene».

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Ferjene slepp i dag ut store mengder CO2. Sjølv med auka trafikk vil utsleppa over ein 40-års periode bli mindre med ny veg enn dagens veg- og ferjestruktur. Omsyn til utslepp i bygge- og driftsfase er då rekna inn. Ferjene kan på sikt få mindre utslepp, men det vil også bilparken få. Det er eit mål å få ned både energibruk og utslepp. Med ny veg kan ein legge til rette for eit godt kollektivsystem. Buss bør bli den føretrukne reisemåten, både regionalt og mellom Bergen-Stavanger.

Konsekvensane med bygging av ny veg går fram av hovudrapporten. Dei største inngrepa vil vere i Tysnes. Gjennom Os kommune vil store delar av vegen gå i tunnel. Ilandføring av brua i Søre Øyane er eit tema vi jobbar vidare med, sjå omtale side 14.

I høve til trafikktal, samfunnsøkonomi og bompengar viser vi til omtale side 6 og kommentarar til høyringsuttale frå Hordaland fylkeskommune, nr.1.

Sitatet frå NTP er henta frå omtale av temaet meirnytte. Det er riktig at analysane viser store skilnader i meirnytte; alt frå litt nytte til stor nytte. Forskings- og kompetansemiljøa er ikkje samde om reknemetoden, men dei er samde om at det er ein meir-nytte i prosjektet Ferjefri E39 generelt, og for Stord-Os spesielt.

26. Bevar Bårdsundet

Samandrag: *360: 15/211055-90*

Bevar Bårdsundet er ein interesseorganisasjon med eiga FB-side og nettside. Dei har sendt inn ein fyldig høyringsuttale. Bevar Bårdsundet meiner det er til dels store skilnader mellom det som står i tabell 30 side 124 i planrapporten og det som står i delrapportane, spesielt for tema friluftsliv, støy og kulturminne. Dei meiner også at Statens vegvesen bruker missleiande illustrasjonar og uriktig skildring av kryssingsområdet. Dei meiner det er totalt uakseptabelt, uansvarleg og direkte uetisk at Bårdsundet skal bli utsett for store irreversible øydeleggingar når ein seinketunnel er teknisk mogleg til relativt låge ekstrakostnader (1-2% av totalkostnaden). Peikar også på at dette går mot effektmålet «Ei løysing som gir minst mogleg negative verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne». Bevar Bårdsundet presenterer ei tunnelløysing på a. 6,6 km, kalkulert til 0,4-1 mrd.kr dyrare enn bruløysinga. Ber om at den anbefalte løysinga med bru blir forkasta til fordel for tunnel eller seinketunnel gjennom sundet.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå eigen omtale side 11 og utover i dette dokumentet.

27. Stord Sosialistisk venstreparti

Samandrag: *360: 15/211055-92*

Stord Sosialistisk venstreparti (SV) meiner ny ferjefri E39 er dimensjonert for høgare standard enn naudsynt for framtidige transportbehov. Naturinngrepa er uakseptable i eit sårbart og verdifult kystlandskap. Peikar vidare på nasjonale mål om klimagassutslepp og kostnader som vil gå ut over andre samferdsletiltak i regionen. Meiner påstått samfunnsøkonomiske effekt er feil då den ikkje tek omsyn til bompengar.

Stord SV meiner Langenuen må kryssast i sør (alternativ F) då den er best i høve til ei indre linje av E39. Meiner to felt med midtdelar dekkjer framtidige transportbehov.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har notert seg synspunkta. Sjå kommentar til Naturvernforbundet sin høyringsuttale, nr.25 i høve til klimagassutslepp. Sjå omtale side 6 om samfunnsøkonomisk nytte. Skal vi følgje krava som ligg i vegnormalane til trygg veg, må det byggast doble tunnelløp. Veglenkene i mellom tunnelan kan vere to/trefelt med midtdelar. Det er lite å spare kostnadsmessig på ei slik løysing, men den vil ta noko mindre areal.

28. Opposisjonen i Os

Samandrag: *360: 15/211055-68*

Opposisjonen i Os kommune, Ap, KrF, Sp, V og Tverrpolitisk samlingsliste har sendt inn eit eige høyringssvar. Dei peikar på at det er samla inn 2000 signaturar mot bru over Bjørnafjorden.

Opposisjonen meiner at motorvegen vil føre til uakseptabel øydelegging av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Os. Det er store utfordringar med ilandføringa i Søre Øyane, men også i Solbakken, Ulvenvatnet, Moberg og Kolskogen vert det vanskeleg.

Dei meiner trafikkmengda minkar og folkeveksten i distriktet er mykje lågare enn berekna i prognosane og at prosjektet er i strid med overordna klimamål.

Dei viser også til at kommunane Os og Fusa skal slå seg saman og ha betre nytte av ein E39 via Tysnes og Fusa.

I forslaget til vedtak ber dei departementet stoppe utgreiinga og gjere ei ny utgreiing med trafikksikker indre trase tilpassa trafikkmengda og med eit alternativ for miljøvenlege ferjer.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen vil sjå nærare på løysingane med ilandføring av brua i Søre Øyane før denne planfasen blir avslutta. I neste planfase, reguleringsplan, vil vi også sjå på detaljerte løysingar for Solbakken, Ulvenvatnet, Moberg og Kolskogen. Største delen av E39 vil ligge i tunnel gjennom Os.

Vi legg til grunn SSB sine prognosar for folketalsvekst, trafikken er berekna med Regional transportmodell etter standard metodikk.

Klimamål: Sjå kommentarar i nr.25, Naturvernforbundet.

E39 er ein nasjonal veg, ikkje ein lokalveg internt i ein ny kommune. Sjå eigen omtale side 4 «Alternativ E39 via Fusa»:

29. Miljøpartiet Dei Grøne, Os

Samandrag: *360: 15/211055-80*

Lokallaget i Os til Miljøpartiet Dei Grøne har i sin følgjande høyringsuttale trekt fram dei same tema, og til dels same ordlyd som Naturvernforbundet i Hordaland har gjort, og opposisjonen i Os. Dette gjeld naturinngrep, klimamål, kostnader, trafikkgrunnlag, bompengar og samfunnsnytte. Dei meiner at i staden for firefelts vegar mellom dei store byane treng vi betre vegar for utsleppsvenleg personbiltransport i grisgrendte strok; to-felts vegar med miljøvenlege el-ferjer. I staden for ein ferjefri E39 føreslår dei lyntog for erstatning for flytrafikken, både mellom Stavanger-Bergen og over Haukeli til Oslo. Dei meiner planane for bru over Bjørnafjorden må skrinleggast. og erstattast med planar for indre to-felts veg gjennom Fusa og kombinere dette med arm til E134.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Sjå omtale om veg via Fusa side 4. Vi viser også til kommentarar til Naturvernforbundet (nr.25) og opposisjonen i Os (nr.28). Det er opp til sentrale styresmakter å avgjere om det skal satsast på andre infrastrukturløysingar langs vestlandskysten.

30. Hordaland Høyre

Samandrag: *360: 15/211055-159*

Hordaland Høyre støttar Statens vegvesen si tilråding og ser fram til ei rask avklaring på dei punkta i planen som framleis er opne. Tilrår søkelys på alternativ som kan gje kostnadsreduksjonar; -trinnvis utbygging med bruk av eksisterande veg der dette er mogleg, og enklast mogleg løysingar for kryssing av Bjørnafjorden. Prosjektet må inn i første periode av NTP. Hordaland Høyre ber departementet om å følgje opp med statleg regulering av tilførselsvegar til E39 frå Austevoll og Kvinnherad, i første omgang ferjesamband med regulering av ferjeleie.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå kommentarar til NHO Hordaland, nr.16.

31. Nei til fleire ferjestø på Stord

Samandrag: *360: 15/211055-49*

John Magne Haugland, Birger Sætrevik og Torunn Eikeland har sendt inn merknad på vegne av samanslutninga «Nei til fleire ferjestø på Stord». Dei rår til alternativ F med bru Jektevik-Hodnanes for å knyte Sunnhordland saman og vere med på å løyse den langvarige konflikten om ferjesambandet mellom Kvinnherad og Stord.

Dei meiner både Skjersholmane og Jektevik er godt brukande for ferjesambandet og tilkomst til E39 på Stord, og at problemet ligg i dårlege vegar på Halsnøy og seintgåande ferjer. Dei meiner det er eit overgrep mot lokaldemokratiet dersom nytt ferjestø på Stord skal inngå i den statlege planen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Eventuell ny ferjestø på Stord inngår ikkje i denne planen. Sjå også side 6.

32. Opprop for bru Jektavik-Hodnanes

Samandrag: *360: 15/211055-95*

Torunn Eikeland er ansvarleg for kampanjen som har samla 311 underskrifter. Desse har skreve under på følgjande: «Alternativ F med brukryssing Jektevik-Hodnanes er det beste alternativet for dei aller fleste i Sunnhordland! Det kan knyte Sunnhordland saman på ein god måte både på kort og lang sikt! Me vil på det sterkaste oppmoda om at alternativ F vert valgt.»

Kampanjen vart organisert på nettet: https://www.opprop.net/nye_e-39_bru_jektevik-hodnanes

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg engasjementet og synspunkta.

33. Underskrifter for bru Jektavik-Hodnanes

Samandrag: *360: 15/211055-146*

Denne aksjonen har samla ca. 80 underskrifter, flest frå Huglo og Stord. Ordlyden er: «Statens vegvesen har laga planprogram for ny E39 Stord-Os. Dei tilrår alternativ B med bru frå Raunholm til Neshamn på Tysnes. Alternativ F med brukryssing Jektavik-Hodnanes kjem ganske likt ut i planprogrammet og me Sunnhordlendingar meiner at dette er det beste alternativet! Det kan knyte Sunnhordland saman på ein god måte både på kort og lang sikt!»

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg engasjementet og synspunkta.

34. Folkeaksjonen mot bru over Bjørnafjorden

Samandrag: *360: 15/211055-81*

Folkeaksjonen mot bru over Bjørnafjorden vart danna i november 2012, og har jobba aktivt mot bru og for indre trasé sidan starten. Dei er mot bru over fjorden uansett landingsstad. Gruppa meiner saksgangen og planlegginga har vore underkommunisert, spesielt med tanke på dei store konsekvensane dette vil få for skjergarden i Os kommune. Folkeaksjonen støttar opposisjonen sitt alternative framlegg i Os kommunestyre (sjå høyringsuttale 28).

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg engasjementet og synspunkta. Sjå omtale side 14 om Kobbavågen /Søre Øyane.

35. Underskriftskampanjen «Nei til bru over Bjørnafjorden»

Samandrag: *360: 15/211055-82*

Kampanjen samla i underkant av 1700 stemmer på nett: http://underskrift.no/vis/6467

«Til Os kommune.
Sentrale myndigheter er i ferd med å rasere naturen i Søre Øyane, og mange lokale politikere her i Os står berre passivt og ser på. Torsdag 12.januar skal kommunestyret i Os behandle eit høringsforslag frå Statens vegvesen til trasevalg for brua over Bjørnefjorden med forslag om ilandføring i Søre Øyane. Folket må stå samla, og kjempe mot bru, stå samla for å bevare naturperla Kobbavågen, stå samla for å sikre at dei som kjem etter oss kan få nyte den sjeleroa, stillheten, og unike naturopplevingane ein finn i Kobbavågen. Signer og sei NEI til bru!»

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg engasjementet og synspunkta. Sjå omtale side 14 om Kobbavågen /Søre Øyane.

36. Besteforeldrenes klimaaksjon

Samandrag: *360: 15/211055-108*

Thelma Kraft har ført i pennen Besteforeldrenes klimaaksjon Bergen & Hordaland. Ordlyden i uttalen er i stor grad samanfallande med Naturvernforbundet i Hordaland (nr.25) sin uttale. Aksjonen meiner at Hordfast midtre trasé er eit svært kostnadskrevjande vegprosjekt med konsekvensar for klima og naturlandskap. Dei konkluderer med at planane om bru over Bjørnafjorden må skrinleggjast og ein i staden må ta opp att utgreiing av ein alternativ tofelts indre trasé kombinert med miljøvenlege ferjer.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå kommentarar til høyringsuttale nr.25, Naturvernforbundet i Hordaland.

37. Ravnehaugen rehabiliteringssenter

Samandrag: *360: 15/211055-48*

Ravnehaugen rehabiliteringssenter ligg på Hagavik i Os kommune og nyttar Kobbavågen og stiane i området rundt til tur og rekreasjonsområde for pasientane. Stilla i området, nærleiken til naturen gjer området unikt. Dei håper og ber om at heile utbygginga blir vurdert på nytt og at dei unike naturområda i Kobbavågen blir verna for framtida.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil legge til rette for at Kobbavågen og området rundt også i framtida kan vere eigna til tur og rekreasjonsområde for pasientane ved Ravnehaugen rehabiliteringssenter.

38. Atheno industriutvikling i Sunnhordland

Samandrag: *360: 15/211055-116*

Atheno er ein interesseorganisasjon for industrien i Sunnhordland. Dei meiner det overordna viktigaste er at kommunedelplan E39 Stord-Os vert med i NTP 1.periode med oppstart i 2018. For industrien i Sunnhordland er hovudfokuset kortast mogleg reiseveg for å få best mobilitet og størst mogleg felles bu- og arbeidsmarknader.

Alternativ B bidreg til ei meir kosteffektiv løysing. Alternativ F, med kryssing av Langenuen i sør er å føretrekkje då det vil på ein betre måte vil binde Sunnhordlandsregionen saman, og legge til rette for eit framtidig fastsamband mot Kvinnherad og ein diagonal frå E134 mot Bergen.

Atheno peikar på at samfunnsnytten av ferjefri E39 er stor for Norge som nasjon, og vidare på nytten av å bygge ut infrastruktur for å kompensere for bortfall av investeringar mellom anna på norsk sokkel. Det ligg også gode moglegheiter for å nyttiggjere seg kompetanse som er ledig, og på den måten bidra til å auke sysselsetjinga på Vestlandet.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet om kryssing av Langenuen i sør, alternativ F.

39. Alsaker fjordbruk

Samandrag: *360: 15/211055-37*

Alsaker fjordbruk er ei av dei største verksemdene i Sunnhordland, og det største privateigde oppdrettskonsernet i Sør-Noreg. Hovudkontoret ligg på Onarheim, Tysnes. Alsaker fjordbruk meiner det berre er eitt alternativ for kryssing av Langenuen; -alternativ F. Dette alternativet gjev størst reduksjon i reisetid og avstandskostnader for regionen samla sett, og klårt større lokale og regionale verknader i høve til busetnad, pendling og næringsliv. Alternativet vil knyte indre og ytre delar av Sunnhordland betre saman, og dermed ein meir integrert og bu- og arbeidsmarknad enn alternativ B. For Alsaker fjordbruk er det særs viktig med eit kryss på Økland.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta om kryssing av Langenuen i sør, alternativ F med kryss på Økland.

40. SAMBA AS

Samandrag: *360: 15/211055-122*

Samba as er eit reiarlag som eig og driv fem fartøy. Dei meiner det bør vere fri seglingshøgde i nord mellom brufeste og land på Røtinga då Bjørnafjordbassenget har mykje areal til sjø som kan nyttast til framtidig næringsareal. For å få dette til føreslår dei løftefunksjon på brua eller seinketunnel med skipsbru mellom bru og land på Røtinga. Dei tenker at sykkeltrafikken kan løysast med bruk av kabelferje. Dei meiner også at det bør etablerast ei djupvasskai i Os som kan nyttast i samband med bygginga.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Spørsmålet om djupvasskai i Os må takast opp med Os kommune. Statens vegvesen kan ikkje sjå at det er naudsynt med ei slik kai for gjennomføring av prosjektet.

Fri seglingshøgde i nord er ei utfordring då det ligg som ein premiss at vegen skal raskt ned i tunnel under øyane. Difor kan vi ikkje ha ei høgbru i nord. Løftefunksjon på brua ser vi som lite aktuelt. Seinketunnel er ei alternativ løysing, men det er ei dyr løysing. Dersom ein vel fleirspenna hengebru kan ein segle under med store skip også i nordre del. Med flytebru i nord vil seglingshøgda bli minimum 11 m.

41. iDrift

Samandrag: *360: 15/211055-51*

Denne verksemda har eit titals arbeidsplassar med kontor i Os, Stord, Bømlo og Kvinnherad. Dei meiner at alternativ F med sørleg kryssing i Langenuen er det beste alternativet ut frå regionale omsyn i framtida.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet med kryssing av Langenuen i sør, alternativ F.

42. Bygg Consept AS

Samandrag: *360: 15/211055-78*

Bygg consept AS har ei utbyggingssak på gnr.54, bnr.11 i Os der dei ynskjer å bygge nærare enn 100 m frå senterlina på ny E39. Dei har gjennomført støyanalyse for fartsgrense 110 km/t og byggegrense på 50 m frå eksisterande E39. Med skjerming oppfyller dei krava på 55dBA på uteareal. Dei har fått frigjeve området til bustadbygging etter vedtak i departementet. Dei ynskjer ein positiv uttale frå Statens vegvesen slik at dei kan realisere planane sine.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har sett nærare på denne saka saman med Os kommune og gjeve klarsignal for bygging.

43. Stord Hestesportsenter AS

Samandrag: *360: 15/211055-140*

Stord Hestesportsenter har adresse Tysemarkjo 150, gnr.22, bnr.10 i Stord. Dette er eit av hovudanlegga til Norges Rytterforbund, dei driv rideskule og husar i dag over 50 hestar. Dei skal arrangere landsstemne i 2017 og NM for Fjordhest i 2018.

Hestesportsenteret ynskjer at linja for ny E39 blir flytta lenger mot vest enn det som er vist i planen. Etter møte og synfaring med Statens vegvesen er det skissert ei løysing som inneber at ein mindre del av treningsløypa må leggast om, men avstanden til ny veg er stor nok til at drifta kan fortsetje.

Støyskjerming mellom E39 og anlegget inkludert treningsløypa er viktig for senteret. Det bør også lagast ein undergang i nærleiken av hestesportsenteret for turgåarar og ryttarar. Dei ynskjer også at vegen som er skissert frå Vestlivegen og over til Fjellgarane ikkje kryssar tvers over skogsområdet på sørsida av eigedomen, men følgjer langsmed E39.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Løysinga som vart drøfta på synfaring og møte vil bli lagt til grunn i vidare planlegging. Støyskjerming, lokalveg- og tursti-løysingar vil bli tema i neste planfase.

44. Prosjektutvikling D.M.Fylkesnes

Samandrag: *360: 15/211055-161*

Prosjektutviklar Dagfinn Fylkesnes føreslår ei utbygging med 1.byggetrinn med «Ekspress fjordkryssing» mellom Reksteren og Halhjem. Løysinga inneber fleire mindre pendelferjer og ny type dobbel ferjeterminal. Prinsippet er at det alltid skal liggje ei ferje ved kaien og vente. Avgang innan 15 minutt på dagtid, 30 minutt om natta. Ferjeturen vil ta mellom 13 og 18 minutt, AutoPASS for rask påkøyring, enkle ferjer med seks køyrefelt i breidda. Fylkesnes meiner investeringskostnaden for løysinga ligg under 2 mrd.kr.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

I Statens vegvesen sitt oppdrag ligg det å finne løysingar for eit fast samband over Bjørnafjorden. Dersom vi får ei ny bestilling som inkluderer forenkla ferjeløysingar vil vi vurdere forslaget til Dagfinn Fylkesnes.

45. Sivilingeniør Halvar Flatland

Samandrag: *360: 15/211055-59*

Flatland meiner brua over Langenuen bør plasserast i sør ut frå tilkomst frå Kvinnherad kommune til E39 og «Sunnhordlandsdiagonalen», eitt av fleire alternativ til arm til Bergen frå E39.

Dersom brua over Bjørnafjorden blir så teknisk og økonomisk utfordrande at den blir utsett, meiner Flatland at ein bør bygge «Ekspress Ferjebru», sjå innspel frå Fylkesnes, 44.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå kommentar til merknad til Fylkesnes, nr. 44.

46. Onarheim Bygdelag og Tveit bygdelag

Samandrag: *360: 15/211055-38*

Bygdelaga har 300 medlemar i alle aldrar, bygda har eigen barnehage og skule. Dei ynskjer alternativ F då dette reduserer reisetida frå Onarheim til Bergen og internt i Sunnhordland i høve til alternativ B. Alternativ F knyter også Kvinnherad og Huglo tettare opp til E39 og ytre del av regionen. Det tener også næringslivet på Onarheim og vil bidra til tilflytting. Dei peikar på at meirkostnaden med alternativ F i høve til alternativ B utgjer to promille av prosjektkostnaden.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet med kryssing av Langenuen i sør, alternativ F.

47. Hålandsneset grendalag

Samandrag: *360: 15/211055-40*

Grendalaget rår til at alternativ F blir valt. Uttalen gjeld for strekninga frå området v/Sætretjørna (utløp av Kleppatunnelen) i retning nord og fram til Reksteren. Dette er eit av dei områda på Tysnes som vert mest påverka av utbygginga, og den vil dele bygda i to. Dei har tre punkt dei vil framheve:

- Svære steinfyllingar i Søvågsdalen v/Liatjørna og i dalen opp frå Landrøyvågen: Dei meiner vegføringa gjennom bygda vil kunne gjennomførast på ein meir skånsam måte med alternativ F. Vegen bør ligge lågare i terrenget, spesielt i fyllingsområda. Dei ynskjer helst ei løysing med bru /viaktukt i staden for fylling. Dette er mindre dominerande og arealkrevjande, og det opnar opp for ein meir naturleg tilkomst gjennom området for folk og dyr. Hjortestamma er stor. Det vart skote nærare 100 dyr i område Neshamn-Flygansvær i 2015, 41 av dei i Hålandneset vald. Det må difor byggjast viltgjerde og passasjar. I Sørvågsdalen bør traseen flyttast litt mot nord /aust slik at den blir meir

skjerma frå sentrale delar av byda. Ved Landrøyvågen ynskjer dei traseen lågare i terrenget. Andre moment som dei nemner er turstiar, skogsvegar, beiteområde og støyskjerming.

- Av- /påkøyring: Mellom dei to kryssa på Drange og Gjøvåg vil det vere ca. 50 min køyretid på eksisterande veg. Dei ynskjer av- /påkøyringa blir flytta til eigna stad på Sør-Reksteren, i området ved Sunde /Flygansvær. Framtidig bru til Austevoll kan kome i dette området, og det er meir sentralt i høve til busetnaden på Tysnes /Reksteren. Dei meiner argumentet om rasteplass nord på Reksteren må vike.
- Bårdsundet: Grendalaget framhevar Bårdsundet som ei naturperle av dei sjeldne. Dei ynskjer miljøtunnel under sundet, men kostnad med dette må ikkje gå ut over andre viktige tiltak på traseen gjennom bygdene. Dei stiller spørsmål om å redusere høgda på brua for å få vegtraseen på begge sider lågare ned i terrenget.

Til slutt peikar dei på at Hålandsneset ligg svært gunstig til i høve til sjøretta næringsaktivitet, og at det her ligg eit framtidig utviklingspotensiale. Ved ei skånsåm utbygging av vegtraseen gjennom bygda kan miljøkonsekvensane bli kompensert og akseptert. Dei ynskjer eit nært samarbeid i vidare planarbeid.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Plassering av veglinja i detalj, og bruk av viadukt vil vere eit tema i neste planfase, reguleringsplan. Det er ikkje føreteke ei detaljert kartlegging av kvar dei mest kritiske kryssingspunkta for hjort er. Generelt er det mykje hjort i heile området og meir kartlegging skal følgjast opp i reguleringsplan. Det er viktig at dette vert gjort i samarbeid med grunneigarar, lokale jegerar og jaktlag. Viltgjerde og viltpassasjar er aktuelle avbøtande tiltak.

Statens vegvesen held fast på at eit kryss på Reksteren bør vere i nord, sjå kommentarar side 7. Bårdsundet er kommentert på side 11 og utover.

48. Huglo Bygdalag

Samandrag: *360: 15/211055-56*
Huglo Bygdalag meiner at ein må vurdere samfunnsnytten ut frå kva som tener heile regionen Sunnhordland best. Tilknyting for Kvinnherad opp til E39 må difor også vere med for å få det rette biletet. Bygdalaget meiner alternativ F med kryssing av Langenuen i sør er det beste alternativet. Nytt ferjestø på Skorpo vil halvere ferjetida i høve til den Kvinnherad har i dag. Kommunesenteret Stord vil bli styrka med alternativ F. Fleire argument er også trekt fram for dette alternativet, mellom andre at alternativ B ved Raunholm går gjennom ein stor førekomst av gabbro med ein verdi på minst 7,5 mrd.kr. Bygdelaget meiner krysset på Økland må flyttast sørover mot Hodnanes.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunktet med kryssing av Langenuen i sør, alternativ F. Med dei krava som er knytt til standarden for denne vegen er det vanskeleg å få til eit kryss på Hodnanes. Gabbro-førekomst: Sjå kommentar til høyringsuttale John Karsten Raunholm, nr.77.

49. Flatråker bygdelag

Samandrag: *360: 15/211055-71/153*

Flatråker bygdalag er samd i Statens vegvesen si tilråding av alternativ B då dette alternativet bandlegg mindre areal i Tysnes kommune enn alternativ F. Alternativ F vil råke Flatråkerbygda i sterk grad. Det er eit unikt naturmangfald i bygda med nærleik til sjø, skog, fjell og vatn. Flatråkervassdraget er særs viktig som rekreasjonsområde med eit rikt fugle- og dyreliv. Ein grunneigar har opparbeidd ein badeplass, den einaste i den sørlege delen av kommunen. Med ny veg gjennom Flatråker vil vegen dele opp området og det blir merkbart mykje støy, særleg over vatnet. Flatråkervassdraget er grunnlaget for produksjon av smolt ved Lerøy /Sjøtroll sitt anlegg. Flatråker bygdalag meiner området er eigna til bustadføremål dersom ikkje vegen blir lagd her. Dei presiserer at den nye vegen først og fremst skal tene gjennomgangstrafikken.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen ser at områda ved Flatråkervassdraget vil bli påverka negativt med ny veg. I høve til naturmangfald er områda både sør og nord for Flatråkervatnet viktige viltområde. Særleg området nord for vatnet vil verte berørt av vegen. Vi viser til delrapport 3 om tema naturmangfald.

50. Innbyggjarar Røtinga

Samandrag: *360: 15/211055-109 og 129*

Formuleringane i denne høyringsuttalen er brukt av mange personar i Os. Den er delt inn i fem punkt:

1. Det blir stilt spørsmål ved den overordna planlegginga av E39 Hordfast som ikkje vert sett i samanheng med andre større vegprosjekt i Bergen og Hordaland, spesielt Ringveg Øst og Hordalandsdiagonalen. Spørsmål ved trafikkavvikling gjennom Bergensdalen og vidare nordover med problem knytt til trafikkavvikling og utslepp med tilhøyrande restriksjonar.
2. Viser til konsekvensutgreiinga der det står: «Alle alternativ har store negative konsekvensar for friluftsområda i Søre Øyane, og det knytt stor uvisse til varige verknader til gjennomføringsfasen og særleg til plassering av overskotsmassar frå tunnel. Det er sannsynleg at Kobbavågen vil verte varig endra og omforma i alle alternativ». Dei framhevar bruken av Søramarkjo og Kobbavågen som heilårs friluftsområde for skule, barnehage, turlag og dei som bur i Søre Øyane. Dei skriv at den gode tilkomsten og omgivnadene rundt trekkjer både hyttefolk, båt og fotturistar til staden. Eventyrløype i Søramarkjo, bygd på dugnad. Meiner området blir øydelagt av inngrepa og støy. Ser for seg ein anleggsperiode på opp mot 10 år med tungtrafikk på ein smal skuleveg.
3. Dei meiner Os kommune og Statens vegvesen ikkje har informert lokalmiljøet godt nok, dette er kritikkverdig.
4. Dei etterspør om Havforskingsinstituttet sine råd og anbefalingar er følgde. Instituttet har tidlegare gjeve advarsel om at det er ei kysttorskstamme i Bjørnefjorden som ikkje vil overleve i fjorden med støy frå anleggsarbeid og seinare trafikkstøy frå brua.

5. Det er ein fordel med indre trasé sidan Os og Fusa kommunar har vedteke kommunesamanslåing.
6. Kostnadene har auka. Kva er Statens vegvesen si grense før dei vil anbefale å revurdere traséval med omsyn til kostnader?
7. Vegvesenet si berekning av nytteverdi har ein vesentleg mangel, ifølgje forskarar, sidan den ikkje tek omsyn til bompengar. Kvifor veg næringslivet sine behov så mykje når 70% av trafikken er fritidstrafikk mellom Stord og Os?

Dei som skriv under ynskjer at indre trasé blir vurdert på nytt.

To like høyringssvar underteikna av sju privatpersonar (dok nr. 109) og åtte personar (dok 129).

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har omtalt fleire av punkta i del 1 av dette dokumentet.

1. *Sjå omtale side 4 om indre linje via Fusa*
2. *Det kan bli store endringar i Kobbavågen. Kvar brua landar er ikkje bestemt, sjå omtale av dette side 14. Anleggsperioden vil truleg strekke seg over ein periode på fem år. Statens vegvesen tilrår å la den tunge anleggstransporten med massar, betong etc. gå sjøvegen med lekter. På den måten blir det mindre anleggstrafikk ut gjennom øyane, og berre mindre køyretøy med personar som skal til /frå anlegget.*
3. *Statens vegvesen seier seg lei for at informasjonen i prosjektet ikkje har vore god nok, og vi tek lærdom av dette.*
4. *I møte med Havforskingsinstituttet 2.mai i år tok vi opp spørsmålet om torskebestanden. Vi gjennomfører nye registreringar i området ved Gulholmen for å sjå om det for eksempel er ålegras der. Havforskingsinstituttet gav i møtet ikkje uttrykk for uro for torskebestanden i Bjørnafjorden.*
5. *E39 er ein overordna nasjonal veg, ikkje ein intern veg i ein kommune. Sjå også punktet om indre veg via Fusa side 4.*
6. *Det er opp til styresmaktene å avgjere om dei vil gjennomføre dette prosjektet med bygging av bru over Bjørnafjorden. Statens vegvesen har i første omgang fått i oppdrag å gjennomføre planlegginga med statleg kommunedelplan.*
7. *Alle prosjekt blir i Nasjonal transportplan berekna utan bompengar for å kunne samanlikne dei. Då er dette prosjektet det «mest nyttige» i Norge. Med bompengar blir nytten av prosjekta mindre, det gjeld for alle prosjekt. Nytten av dette prosjektet blir positiv, sjølv med bompengar. Bompengar varer ein periode, vanlegvis 15 år, ferjene må vi betale så langt fram vi kan sjå. Næringstrafikk, og trafikk knytt til arbeidsreiser er berekna å vere ca. 30 %. Alle andre reiser, knytt til legebesøk, familiebesøk, fritidsreiser, handel, frisør etc. er lagt i kategorien «fritidsreiser». Næringstrafikken er viktig å ta omsyn til då den treng føreseielege rammevilkår. Ein stor del av Norge sine eksportinntekter kjem frå Hordaland og Rogaland, ein mykje større del enn folketalet tilseier.*

51. Søreide Grunneigarlag

Samandrag: *360: 15/211055-94*

Søreide grunneigarlag (27 personar) meiner Statens vegvesen har hatt ein grundig planprosess, og dei støttar konklusjonane i høve til at alternativ B er å føretrekkje i høve til prissette og ikkje-prissette konsekvensar. I tillegg opplyser dei at fjellkvaliteten på Hodnanes er grønskifer med låg trykkfastheit. Dei kan ikkje sjå at det er lagt inn kostnad med tilførselsveg til kryss Søreidstjørna frå fv.49 i alternativ F slik det er gjort for alternativ B med tunnel frå Søreidsvågen til Drange. For ikkje-prissette konsekvensar meiner dei at konsekvensen for desse er større for området i Søreidsdalen enn det som kjem fram i Statens vegvesen si konsekvensutgreiing.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Kostnaden for kryss med tilførselsveg til fv.49 ligg inne i alternativ F.

Tabell 17 (s.80) i hovudrapporten viser skilnadene i konsekvens mellom dei ulike alternativa i delstrekning 1 (Ådland-Jektevik), delstrekning 2 (Jektevik-Gjøvåg) og samla for desse to delstrekningane. Samla sett er konsekvensen av alternativ D og E vurdert som større negativ for kulturminne enn konsekvensen av alternativ B og F. Alle desse vurderingane er grundig skildra i Delrapport 4, Kulturmiljø. Tilsvarande gjeld for dei andre ikkje-prissette tema.

52. Innbyggjarar Kuventræ

Samandrag: *360: 15/211055-96/147*

Innbyggjarane på Kuventræ er sterkt imot at det skal leggast til rette for avkøyring opp industrivegen. Dei ynskjer støyskjermar på brua over Ulvenvatnet, og at den blir senka så mykje som mogleg (pga støy), eventuelt bygge rørbru. Dei ber om at det blir teke omsyn til at husa skal ha ei stillesone, jf.T-1442. Det blir også stilt spørsmål om tilkomst til gbnr. 54/7.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil sjå nærare på tilhøva i industrivegen og på Kuventræ i reguleringsplanfasen.

53. Grunneigarar Kobbavågen

Samandrag: *360: 15/211055-98*

Grunneigarane i Kobbavågen opplever Statens vegvesen og kommunen sin informasjon frå start har vore så mangelfull og missvisande at det er svært vanskeleg å forhalde seg til realitetane i planen og å kome med innspel på eit tidleg tidspunkt.

Dei meiner at på grunn av endra økonomiske og samfunnsmessige forhold må det indre alternativet om Fusa realitetsbehandlast på nytt. Dersom ikkje må ilandføringspunkt for brua med tilhøyrande anleggsveg og sykkelveg leggast utanom Kobbavågen. Kobbavågen er eit intenst brukt og verdifullt område for friluftsliv og rekreasjon, og i tillegg ein sårbar og verdifull biotop med mange raudlista og sårbare artar.

Høyringsuttalen er grundig, og dei framhevar og underbygger dei miljømessige kvalitetane i området.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen seier seg lei for at grunneigarane opplever ein dårleg prosess med manglande og missvisande informasjon.

I høve til indre alternativ via Fusa viser vi til vår omtale av dette på side 4.

Det har vore ei utfordring i høve til konsekvensar for det marine naturmangfald at landinga av dei ulike brutypane på Røtinga har vore uviss. Kor mykje fylling som trengs og korleis det vil påverke Kobbavågens marine liv og vass-strøyminga er enno ikkje avklart. Det er likevel gjort ei overordna vurdering av konsekvensar for marint naturmangfald ut frå opplysningar som låg føre då planen vart lagt ut på høyring. Vi er på kommunedelplannivå og ikkje alle detaljar er kjende. Difor er det sagt i planen at det må gjennomførast oppfølgjande undersøkingar i neste planfase, reguleringsplan. Dette kan m.a. omfatte meir inngåande kartlegging av raudlisteartar der det er aktuelt og påverknad for marine artar. Det er feil at det skal brukast tunnelboremassar (TBM) for utfylling i Kobbavågen. Flatøsters (Ostrea edulis) er nær truga, ikkje sterkt truga.

I høyringsuttalen framhevar grunneigarane den kulturhistoriske verdien av ein autentisk bygningsmasse. Kulturmiljøet i Kobbavågen er viktig, og konsekvensutgreiinga trekkjer i verdivurderinga særskilt fram at det «består av store, arkitektteikna fritidsbustader frå tidleg 1900-tal, kor områda rundt i si tid er omgjort til hage, men kor det naturlege preget er ivaretatt. Eigedomane er godt halde ved like, og gir eit godt døme både på tidleg 1900-tals arkitektur og på dei fyrste fritidsbustadane av denne typen.» Verdien til kulturmiljøet er etter ei totalvurdering sett til middels til stor, då her er einskilde moderne bygningar som trekkjer noko ned på totalvurderinga.

Grunneigarane ynskjer ikkje inngrep i Kobbavågen. Vegvesenet ser på alternative ilandføringar av brua, og vi har hatt ein medverknadsprosess på dette saman med Os kommune.

54. Styret v/Søre Øyane Naturbarnehage og FAU v/Søre Øyane skule

Samandrag: *360: 15/211055-97*

Foreldrerepresentantar i styret i Søre Øyane Naturbarnehage og FAU ved Søre Øyane skule har sendt inn felles uttale. Dei framhevar bruken av lokalområdet, både i Kobbavågen og i Søremarkjo. Saman har dei fått på plass eventyrløypa, aust i Søremarkjo. Både denne og Kobbavågen blir brukt mykje, både av barnehagen, skulen og dei som bur i området; - til bading, grilling og rekreasjon. Dei stiller spørsmålet:

«Hvordan vil naturen bli påvirket i forbindelse med brobyggingen, spesielt med tanke på anleggsvegen som vil gå gjennom naturen der barna våre ferdes? Vil det være mulig for barn og vaksne å ferdes i naturen mens byggingen av bro pågår?»

Vidare er dei opptekne av vegen ut til Søre Øyane og trafikken som vil køyre til og frå Røttingen. Dei peikar på at vegar, bruer og fortau er smale, og at det er utrykt for mjuke trafikantar. Dei stiller spørsmåla:

«Hvilke trafikksikringstiltak settes i verk i forbindelse med vegprosjektet som ivaretar behovet for å ferdes trygt langs vegen?» «Vil broene trafikksikres i forhold til ferdsel av myke trafikanter med tanke på økt tungtransport?»

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen forstår at nærområdet i Kobbavågen og Søremarkjo er viktig for borna i barnehagen og skulen. Vi har i etterkant av høyringa hatt ein dialog for å kartlegge den konkrete bruken av området, kva som er viktig å ta vare på, og korleis vi eventuelt kan gje området ein «meirverdi» i høve til bruk.

Ved å flytte brua mot Gulholmane vil området i Kobbavågen bli liggjande i fred. Ein framtidig gang- /sykkelveg vil også gje betre tilkomst til friområdet, også dei som har vanskar med å kome dit i dag. Barnehagen peika på dette som særs viktig for born med rørslehemming.

Statens vegvesen tenker at tungtransporten i anleggsperioden må gå sjøvegen med lektar. Bruene ut til Røttingen er ikkje dimensjonert for tung anleggstrafikk, og det vil bli problematisk i høve til lokalmiljøet. Framtidig gang- /sykkelveg bør i anleggsperioden kunne nyttast som tilkomst for mindre køyretøy. Utforming og bruk vil vi konkret kome tilbake til i detaljfasen.

55. Oppsitjarar Hetlesæter

Samandrag: *360: 15/211055-131*
Frå grunneigarane av gnr.7, bnr. 1, 2 og 3. Ynskjer slakare stigning i Agdesteinstunnelen slik at vegen kan liggje lågare i terrenget mellom profil 6800 og 8500. Inngrepa vil då bli mindre skjemmande, spesielt sett frå Huglo. Ynskjer støyreduserande tiltak slik at turområdet kan opplevast mest mogleg «stille». Ber om gangtunnel gjennom ny E39 for oppretthalde den gamle ferdselsvegen mellom Hetlesæter og Agdestein. Meiner det bør leggast inn støyreduserande hinder mellom køyrebane og sykkelbane på bruene. Dersom alternativ B blir valt må gardsvegen leggast i tunnel under ny E39. Dei ynskjer å sjå 3D-skisse av Agdesteinkrysset dersom dette skal byggast.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Vi vil kome tilbake til desse spørsmåla i neste planfase, reguleringsplan.

56. Svarvahella velforening

Samandrag: *360: 15/211055-141*
Høyringsuttale frå Svarvhella Velforening og grunneigarane i området. Dei er ikkje i mot brua over Bjørnafjorden, men håper at det kan takast omsyn til deira interesser. Dei meiner planen ikkje omtalar området rundt Svarvhella i nokon særleg grad i høve til andre område

som blir mindre berørt. Dei meiner omsynet til Svarvhella ikkje er ivareteke, og at konsekvensbiletet difor blir feil. Dei meiner dette er ein svakheit i planen.

Dei påpeikar at høyringsuttalen frå førre runde ikkje er svara ut, verken direkte eller i oppsummeringa som er sendt over til departementet. Dei stiller nokre spørsmål og har konkrete kommentarar:

- Kvifor er Bårdsundet klassifisert som A-område og ikkje Svarvhella?
- Under punkt 5.1.2 er ikkje Svarvhellaholmen nemnt som viktig for nærmiljø og friluftsliv. Den er mykje brukt av dei 16 hytteeigarane og fastbuande. Dette er den einaste øya, og det er der dei har kai og badeplass.
- Dei ynskjer å flytte brua lenger aust. Dette vil frigjere område til hytter og hus.
- Naturmangfaldet rundt Svarvhella er ikkje kommentert spesielt i planen.
- Svarvhellesundet har vore, og er ei viktig nødhamn i Bjørnafjorden.

Dei har lagt ved eit konkret forslag til veg- og brulinje aust for Svarvhella.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Dette er ein stor plan i utstrekning, og Statens vegvesen har ikkje gått detaljert gjennom alle områda i denne overordna planfasen. Vi forstår at hytteeigarar og fastbuande er uroa for korleis den nye situasjonen vil bli. Det er mogleg å flytte brua lenger aust mot Gangstøa slik hytteeigarane ynskjer. Brutårnet må då plasserast på land, og brua vil bli ca. 200 m lengre. For miljøtema vil det vere både positive og negative moment for å flytte brua lenger mot aust. Ekstrakostnaden er stipulert til 0,5 mrd.kr, og Statens vegvesen vil difor ikkje gå vidare med ei slik løysing.

Innspela frå innbyggjarane til planprogrammet er kommenterte i notatet «Høyringsuttalar til planprogram for E39 Stord-Os», i punkt 22, Svarvhella velforening. Notatet ligg på prosjektsida: https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39stordos/kommunedelplan-m-konsekvensutgreiing (nedst på sida).

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet.

Verdivurderingar:
Verdisettinga er gjort av fagpersonar innanfor dei ulike tema, og det er brukt omforeinte klassifiseringskriteria i analysane.

Verdien for det visuelle, landskapsbilete, er sett til «stor» i Bårdsundet, og «middels til stor verdi» i Bjørnafjordbassenget, inkludert Svarvhellaholmen. Området mot vest har «middels til stor verdi».

For nærmiljø og friluftsliv er verdien sett til «liten til middels verdi» for Svarvhella, medan den er sett til «stor verdi» i Bårdsundet.

Bårdsundet har med gravminne frå steinalder fått «stor verdi» i tema Kulturmiljø. Svarvhella-området har med kulturminna frå krigen fått «middels verdi».

Vi viser til delrapportar for å sjå bakgrunnen for verdisetjinga av dei ulike delområda:

- *Delrapport 1: Landskapsbilete*
- *Delrapport 2: Nærmiljø og friluftsliv*
- *Delrapport 4: Kulturmiljø*

I høve til Naturmangfald er det, etter det Statens vegvesen kan sjå, ikkje spesielle verdiar i området. Fylkesmannen har heller ikkje peika på verdiar her.

Vi viser elles til innleiande punkt om plannivå og detaljeringsgrad side 3 og 4.

57. Innbyggjarar Søre Øyane

Samandrag: *360: 15/211055-129/142*

Tilsvarande uttale som omtalt i punkt 50. Uttalen er skriven under av åtte innbyggjarar.

58. Innbyggjarar Lepsøy

Samandrag: *360: 15/211055-143*

Høyringsuttale frå fire innbyggjarar på Lepsøy. Dei summerer opp merknaden sin med at planleggingsprosessen har vore for dårleg, den politiske prosessen har vore for dårleg, prognosane er mangelfulle og kalkylane er basert på manglande data. Vidare etterspør dei informasjon i forhold til ilandføring i Kobbavågen. Dei framhevar Kobbavågen som eit område som er verdsett og brukt av mange. Dei framhevar også kostnadsauken i prosjektet og meiner det er på tide å stoppe og sjå nærare på andre alternativ.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå omtalar side 3, 4, 6 og 14, samt høyringsuttale nr.25 frå Naturvernforbundet.

59. Ragnhild Kambo Grov m/fleire

Samandrag: *360: 15/211055-34*

Dette er ein høyringsuttale frå dei fire husstandane i Grovaåsen, alle i familie med kvarandre. Vegen er planlagd gjennom åsen, og minst eitt hus blir direkte råka. Dei ynskjer ei justering av vegen slik at dei kan bli buande.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har hatt synfaring og møte med innbyggjarane, og vi ser at vi relativt enkelt kan justere linja og erstatte gjennomskjeringa med ein liten tunnel. Ny løysing blir lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet. Ei løysing med ein mindre tunnel gjennom området vil ikkje medføre ekstra kostnader samanlikna med kostnader for veg i dagen. Veg i dagen vil måtte løysast med ei djup dobbel-skjering og innløysing av eigedomar. Dette utgjer same kostnad som tunnel gjennom åsen.

60. Grunneigarar Gjøvåg /Kaldafoss

Samandrag: *360: 15/211055-36*

Grunneigarar på Gjøvåg /Kaldafoss har eit sterkt ynskje om at tunellmunninga i nordre del av Gjøvågstunnelen vert lagt lengre mot aust enn det som ligg inne i alternativ B. Dei er urolege for korleis det vil bli å bu og drive landbruk der i framtida, og dei ser for seg ulemper under anleggsperioden. Grunneigarane har eit nytt forslag til trasé der dei legg vegen aust for Gjøvågstjørna og austkanten av Orefjellet og Storekollåsen. Dei meiner ei slik linje vil ha positive fordelar for framtidig busetjing og næringsutvikling nord på Reksteren.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har sett på forslaget om å legge linja leger aust. Den vil då ligge på eit høgare nivå, noko vi meiner er uheldig.

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn no i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet.

61. Sigmund Johannes Kroka

Samandrag: *360: 15/211055-18*

Kroka meiner det bør takast omsyn til Kvinnherad og Huglo og legge kryssinga av Langenuen i sør (alternativ F). Vidare påpeikar han at det er kortaste mogleg veg mellom Kristiansand og Trondheim som skal byggast. Han meiner det vil vere å gå via Lukksund, Fusa, Espeland og direkte derifrå til Åsane. Ny veg frå Espeland til Nesttun.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet om alternativ F, kryssing sør i Langenuen. I høve til ei indre linje var dette spørsmål som vart vurdert i overordna plan, KVU for E39 Aksdal–Bergen, sjå side 4.

62. Tore Tveit

Samandrag: *360: 15/211055-20/24*

Eigar av gnr.40, bnr.1, 3 og 4 Hålandsneset i Tysnes. Han viser til uttale frå Hålandsneset grendalag og ber om at vegtraseen vert trekt noko mot nord og bort frå den mest bebygde delen av området. Han ynskjer også at vegen vert lagd så lågt som mogleg i terrenget for å dempe støy. Vegen vil dele bygda i to, og den vil redusere kvaliteten på friluftsliv og naturmiljø i området. Dei forventar at utbygginga vert gjort så skånsam som mogleg, og dei prioriterer dette høgare enn ein kostbar miljøtunnel under Bårdsundet. Ber om å bli handsama som part i saka vidare.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Som grunneigar vil Tore Tveit bli kontakta når vi startar neste planfase, reguleringsplan. Vi vil vurdere å flytte linja lenger nord slik Tveit ynskjer. Sjå også omtale av merknad nr.47, Hålandsneset grendalag.

63. Åge Ådland

Samandrag: *360: 15/211055-21og 152*

Grunneigar i Sagneset på Stord, gnr.28, bnr.171. Han er nøgd med at vegen er lagd i eigen trasé, bort frå eksisterande E39. Han ynskjer tunnel i området nordover frå Sagneset for å ta omsyn til innbyggjarane i Sagneset og eksisterande vegsystem. I ein seinare e-post støttar Ådland Kjellbjørg Lunde i hennar argumentasjon om at to-felts veg er godt nok.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil i neste planfase sjå på området forbi Sagneset og Hestesportsenteret i detalj. Linja blir lagt nærare Sagneset enn det som er vist i denne planen, men på ein slik måte at innbyggjarane i Sagneset får god skjerming. Sjå omtale til merknad nr.43, Stord Hestesportsenter AS.

64. Tommy og Evy B. Grindheim

Samandrag: *360: 15/211055-22*

Dette er eigarar av gnr./bnr. 37/8 og 51/125 i Os kommune. Tunnelinnslaget til av-/påkøyring mot sør I Liafjellstunnelen ligg på eigedomen. Eigar har planar om å rive huset på eigedom 51/125 og byggje nytt hus der. I tillegg tenkjer dei å skilje ut ei tomt frå 37/8 og bygge tomannsbustad på denne. Statens vegvesen sine planar gir ein usikker livssituasjon. Dei ynskjer difor å få innløyst eigedomane så snart som mogleg for å begynne på nytt ein annan stad.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Etter ynskje frå Arne Meland (punkt 67) og Os kommune tenker Statens vegvesen at tunnelpåhogget bør flyttast litt nord. Innløysing av eigedomane vil like vel bli aktuelt. Dette kjem vi tilbake til i neste planfase, reguleringsplan.

65. John Ove Mehammar

Samandrag: *360: 15/211055-25*

Mehammar er eigar av gnr. 4/3 i Stord. Han ynskjer innløysing av både våningshuset og den nye driftsbygningen til gjenervervsverdi. Det må sikrast tilgang til skogsteigar, restareal i nord og sør mot sjø. I tillegg må det byggjast undergang for eksisterande skogsveg, samt viltpassasje.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Når vi går i gang med neste planfase, reguleringsplan vil vi gå i dialog med grunneigar for å finne tenlege løysingar med innløysing og dei forholda som grunneigar nemner.

66. Sverre Økland

Samandrag: *360: 15/211055-27*

Sverre Økland argumenterte i uttalen til planprogrammet at vi burde gå for kryssing av Langenuen ved Raunholm – Nese. Denne uttalen står ved lag.

I alternativ F vil eitt bustadhus vere aktuelt for innløysing, og to andre bustadhus blir berørte. Økland meiner det ligg til rette å legge vegen slik at den ikkje tek matjord på Økland ved å legge vegen i ei slak kurve lenger aust.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil gå i dialog med grunneigar dersom det skal utarbeidast reguleringsplan for alternativ F.

67. Arne Mæland

Samandrag: *360: 15/211055-28*

Arne Meland bur i Solbakken i Os, nær av- og påramping a til Liafjellstunnelen mot sør. Meland er skulptør og har lagt ned mykje midlar og krefter i eigedomen med bustadhus, galleri, verkstad og ein skulpturpark med ca. 20 skulpturar i bronse, marmor og granitt. Skulpturparken er open for alle.

Meland ynskjer tunnelpåhogget flytta lenger nord. Vidare meiner han det ikkje bør gå anleggstrafikk gjennom Solbakken då vegen og miljøet ikkje toler dette. Det er naudsynt med skjerming av Solbakken både i anleggsfase og permanent situasjon.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har vore på synfaring, og vi ser at tunnelpåhogget med fordel kan flyttast litt nordover i samsvar med Meland og Os kommune sitt ynskje. Dette skal leggast til grunn ved vidare regulering.

68. Leif Ove Flygansvær

Samandrag: *360: 15/211055-29*

Leif Ove Flygansvær er grunneigar (46/1) på Reksteren. Han ynskjer vegen lagt lenger vest på strekninga 28500-30000 då planlegd linje vil stenge for vandringa til ein stor hjortebestand mellom Reksteren og Tysnes. Det vil også gå med mindre areal til vegen ved å flytte den lenger vest. Vegtraseen kan med fordel senkast noko i terrenget, dette vil gje stor miljømessig gevinst.

Flygansvær ynskjer vegen velkomen og håper på eit godt samarbeid i åra som kjem.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Området mellom Bårdsundet og Flygansvær er utfordrande, då det er smalt. Det er viktige naturtypar både mot vest og mot aust. I tillegg er det, som merknaden seier, eit viktig trekkområde for hjorten mellom Reksteren og Tysnes. Ei linje lenger vest vil vere betre for hjorten, men ikkje vere betre for naturtypane, bortsett frå at den vil spare ein regnskog

(nr.19) i nord. Ei linje lenger vest vil føre til meir utfylling i sjøen. Eit alternativ kan vere å leggje veglinja litt lenger aust for å unngå naturtypane. I reguleringsplan vil vi vurdere om, og kvar, det bør lagast viltpassasje for hjorten på strekninga.

69. Bjarne Skår

Samandrag: *360: 15/211055-30*

Bjarne Skår meiner det bør vurderast om vegen kan gå lenger aust frå utløpet av Skorsnipatunnelen 14250 og følgje Flatråkervatnet fram til 17250 dersom alternativ F blir valt. Vassforsyninga må sikrast både i anleggsperioden og permanent.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen vil i reguleringsplan vurdere å flytte linja litt mot aust dersom alternativ F blir valt. Vassforsyninga vil i såfall bli sikra.

70. Reidun Myklebust

Samandrag: *360: 15/211055-31*

Reidun Myklebust er grunneigar på gnr.41, bnr.3 i Tysnes kommune. Ho meiner området sør for Bårdsundet har fått for lite merksemd i høve til dei kvalitetane det har som eit rikt natur- og friluftsområde. Myklebust opplyser at det er raudlista blodigle i Sagvatnet, det er registrert storfugl og det er mykje hjort med tilhøyrande hjortetrekk i området. Dette må det takast omsyn til i vidare planlegging, og vegen bør leggast lågare i terrenget og flyttast 100-200 m lenger nord. Dette vil gje mindre dominerande fylling mellom Betehaugtunnellen og Landrøyno, vil dempe det visuelle biletet og gje mindre støy.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Artskart viser at det er observert blodigle (legeigle) i Søreidstjørna, men ikkje i Sagvatnet. Vi kan ikkje utelukke at den ikkje er i Sagvatnet, men dette vatnet blir ikkje råka av vegen. Det er ikkje føreteke ei detaljert kartlegging av kvar dei mest kritiske kryssingspunkta for hjorten er. Generelt er det mykje hjort i heile området, og meir detaljert kartlegging skal følgjast opp i reguleringsplanen. Viltgjerde og viltpassasjar vil vere avbøtande tiltak. I reguleringsplanen vil Statens vegvesen vurdere å flytte vegen noko slik innbyggjarane i området ynskjer.

71. Torfinn Kongsvik

Samandrag: *360: 15/211055-33*

Grunneigar med familie bur på Kongsvik (gnr.26, bnr.2) og blir sterkt berørt av alternativ B. Personleg ynskjer han alternativ F.

Eit tun med to bustadhus, driftsbygning, ein mindre garasje, vedhus og ei utløe kjem nær den planlagde traseen. Bumiljøet blir forringa med brua som vil hindre utsikt og sol, og trafikken som vil gje støy og støv. Dei ynskjer difor ein dialog med Statens vegvesen om innløysing av husa, og med Tysnes kommune om regulering av nytt byggjeland.

Skogsvegen i området blir også nytta som turveg. Det er mykje hjort i området som vandrar mellom utmark og dyrka mark, vegen vil avskjere fleire hjortetrekk.

Kongsviktjørna og området rundt er sårbart. Det er aure, igler og amfibia (padder) i tjødna. Tjødna er nytta til fiske og rekreasjon, og det er lagt ein vassleidning frå tjødna til overflatevatning på bruka. Det er fleire omsyn å ta både i anleggsfase og permanent situasjon.

Som grunneigar ynskjer dei å vere med på å utvikle området rundt krysset på Drange, dersom det blir aktuelt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har forståing for at grunneigar ynskjer innløysing.

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn no i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet. Vi vil gå i dialog med berørte grunneigar når arbeidet med reguleringsplan blir sett i gong, både i høve til innløysing og til området rundt krysset på Drange og Kongsviktjørna.

72. Yngve Kjøndal

Samandrag: *360: 15/211055-35*

Yngve Kjøndal eig gnr.24, bnr.1 på Leite i Tysnes kommune. Kryss på Drange og tunnelinnløp til Kleppatunnelen ligg på eigedomen hans. Han påpeikar at kryssområdet ligg på Kongsvik og Leite, ikkje Drange.

Kjøndal ynskjer at tunnelinnslaget blir flytt ca. 200 m mot sør, vil gjerne ha ei synfaring. Fylling kjem tett på driftsbygning og våningshus. Han har ikkje dyr på bås i dag, men utnyttar arealet til beite og dyrefor. Han ryddar fram attgrodd kulturlandskap. Ynskjer sørleg kryssing av Langenuen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen orsakar feil namnebruk, dette skal vi rette opp i neste planfase. Vi vil då gå i dialog med grunneigar, og ha ei synfaring når vi startar opp reguleringsplanarbeidet.

73. Ove Vaktdal m/fleire

Samandrag: *360: 15/211055-39*

Vaktdal peikar på at vegen som nå blir bygd som ein veg mellom Os og Bergen blir endra til å vere ein veg for nærast heile Vestlandet. Dette gjev auka trafikk og støy. Vartdal bur ved Svegatjørn og krev støytiltak, for eksempel ved å forlenge portalane som nettopp er bygde.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Eventuell ombygging av krysset på Svegatjørn er ei problemstilling vi kjem tilbake til i arbeidet med reguleringsplan.

74. Jan Helge Nesse

Samandrag: *360: 15/211055-44*

Nesse meiner kryssinga av Langenuen må vere i sør, alternativ F, då det vil binde Sunnhordlandsregionen betre saman. Han meiner at ein må vurdere å føre ein «lokalveg» for biltrafikk over brua (i tillegg til motorvegen) og kople denne opp mot lokalvegsystemet på begge sider av Langenuen.

Ei bru i sør vil også opne for betre ferjesamband mot Kvinnherad over Tysnes eller Huglo. Det muleggjer også eit framtidig fastsamband mot Kvinnherad og mellom E39 og E134, Sunnhordlandsdiagonalen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet. Lokalveg på brua er ei fordyrande og lite aktuell løysing.

75. June Morfjord og Per Arne Valen

Samandrag: *360: 15/211055-53*

Morfjord og Valen er fastbuande i Søre Øyane. I området der brua er planlagd å kome inn bruker dei den langgrunne fjøra til bading og andre aktivitetar. Området rundt blir brukt til turar. Det er få slike område i Søre Øyane.

Dei har ein del overordna spørsmål om kvifor ein ikkje legg E39 via Fusa og om situasjonen i anleggsfasen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå omtale om Søre Øyane og Kobbavågen side 14 og omtale av alternativ via Fusa side 4.

76. Jens Severin Nilsen Mehammer

Samandrag: *360: 15/211055-57*

Mehammer er grunneigar på Stord, gnr.4, bnr.10. Han peikar på at ny veg vil føre til ein del plager, problem og hindringar for eigedomane langs vegen, og føreslår konkrete tiltak. Mehammer ynskjer brukryssing i sør, ved Jektevik.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for at Mehammar ynskjer brukryssing i sør og har merka oss dette. Innløysing vil vere eit tema i reguleringsplanarbeidet.

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet.

77. Jon Karsten Raunholm

Samandrag: *360: 15/211055-58*

Raunholm ynskjer alternativ F med kryssing av Langenuen i sør. Han nemner spesielt to grunnar for dette. Det eine er gabbroførekomsten på Raunholm som han meiner vil vere vanskeleg å utvinne dersom det kjem ein tunnel og bru der. Det andre er koplinga mot Kvinnherad og E134 via Tysnes og Huglo. I tillegg nemner han korallrevet ved Nese.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Gabbroførekomsten er stor, den strekkjer seg langt utover området på Raunholm. Dersom det er ynskjeleg å vinne den ut, er dette godt mogleg også om ein byggjer tunnel og bru ved Raunholm. Korallrevet ved Nese er kjent, og det er også føreslege som verneområde. Korallane veks på om lag 130-180 m djupn, og vi reknar med at brua over Langenuen vil ha brufeste på land. Ved sprenging for fundamentet må ein vere sikker på at masser ikkje rasar ut i sjøen og øydelegg korallrevet. Korallrevet må overvakast i byggeperioden.

78. Jeanette Bjørnevik

Samandrag: *360: 15/211055-61*

Jeanette Bjørnevik er sterkt i mot bru over Bjørnafjorden og meiner den bør skrinleggast og argumenterer for at vegen bør via indre trasé. Ho peikar på at brua er kostbar og øydelegg det finaste rekreasjonsområdet i Os.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet. Sjå kommentarar om indre linje side 4.

79. Franklin Haugen

Samandrag: *360: 15/211055-65*

Franklin Haugen er grunneigar på Tysnes, gnr.28, bnr.4. Store delar av garden hans ligg i traseen i alternativ B, og dei tre husa i tunet ligg under ei steinfylling. Han er såleis sterkt berørt i dette alternativet og ynskjer difor kryssing av Langenuen i sør, alternativ F. Dersom alternativ B blir valt ynskjer han dialog om innløysing.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for at Haugen ynskjer brukryssing i sør og har merka oss dette. Innløysing av råka eigedomar vil vere eit tema i reguleringsplanarbeidet.

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet.

80. Karin Eldøy

Samandrag: *360: 15/211055-66*

Karin Eldøy har barndomsheimen sin på Raunholm og ser at brua kjem rett over naboeigedomen der. Ho har også hytte i nærleiken (88/6) og lurer på kva konsekvensar dei får av ei eventuell bru der. Ho ynskjer brukryssing av Langenuen i sør, alternativ F.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for synspunktet og merka seg det.

81. Mette Frammestad

Samandrag: *360: 15/211055-69*

Frammestad peikar på at det er meir behov for opprusting av eksisterande vegar og rassikring enn ferjefri E39. Ho meiner ferje fungerer fint og peikar på at skjergarden utanfor Os blir øydelagd. Ho sår tvil om samfunnsøkonomien i prosjektet.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Sjå omtale av Søre Øyane og Kobbavågen side 14. Samfunnsøkonomi er omtalt side 6.

82. Liv Astrid Økland

Samandrag: *360: 15/211055-70*

Økland ynskjer sørleg kryssing av Langenuen, alternativ F, og argumenterer for at ein bør også ta omsyn til nytten av tverrsambandet mellom ytre og indre strok.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen merkar seg synspunkta.

83. Stein Ødemark

Samandrag: *360: 15/211055-72*

Ødemark er innbyggjar i Os kommunen og argumenter mot bru over Bjørnafjorden og ynskjer heller eit indre alternativ. Han viser til omsynet til klima, miljø og komande generasjonar sine livsvilkår og peikar på at dette er heimla i Grunnlova § 112.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. Indre alternativ via Fusa, sjå omtale side 4. I høve til klima, sjå kommentarar til høyringsuttale nr. 25 frå Naturvernforbundet.

84. Helge Røttingen

Samandrag: *360: 15/211055-73*

Helge Røttingen meiner at motorvegen vil føre til uakseptabel øydelegging av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Os. Han meiner det er mykje som er endra sidan regjeringa valde den midtre løysinga; - trafikkmengder, pris, kommunesamanslåing av Fusa og Os, E39 kopling mot E134 og store naturinngrep. Han ber regjeringa stoppe planen og gjere ei ny vurdering av indre trasé med tilpassa trafikkmengde.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

85. Rune Søreide

Samandrag: *360: 15/211055-74*

Rune Søreide er i mot bruprosjektet då det ikkje kan forsvarast verken samfunns- eller klimamessig. Rust opp eksisterande vegar, gjer dei trafikksikre og prioriter fleire nye, raske og miljømessige ferjer.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. Sjå kommentarar til høyringsuttale nr. 25 frå Naturvernforbundet.

86. Jan Tore Øvredal

Samandrag: *360: 15/211055-75*

Jan Tore Øvredal meiner det bør gjerast kartlegging av eventuelle korallførekomstar mellom Røtingaflua og Kobbavågen sidan lokale fiskarar melder om korallrestar på garn i området.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Det vart ikkje gjort funn av korallar ved Røtingaflua og Kobbavågen under marin kartlegging i 2015. Det er lite sannsynleg at det er førekomstar av korallrev på så grunt vatn. Dei fleste korallforekomstane i området veks på mellom 150-200 m djupn og gjerne i bratte undersjøiske veggar, eksempelvis i Langenuen. Restar av korall kan kome frå førekomstar lenger sør.

87. Kari Nesse Frøyseth og Einar Frøyseth

Samandrag: *360: 15/211055-76*

Kari Nesse Frøyseth og Einar Frøyseth er grunneigarar på Nesse, gnr.28, bnr.48 på Tysnes. Dersom alternativ B blir valt ynskjer dei innløysing av hus og eigedom. Dei ynskjer helst at brukryssinga kjem i sør, alternativ F.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for at Kari N. og Einar Frøyseth ynskjer brua i sør. Innløysing av råka eigedomar vil vere eit tema i reguleringsplanarbeidet. Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. I det arbeidet vil alle merknader som er komne inn i samband med kommunedelplanen bli viktig grunnlag i vurderingsarbeidet.

88. Lisbeth og Jon Magne Kårstad

Samandrag: *360: 15/211055-77*

Lisbeth og Jon Magne Kårstad har ein eigedom på Flatråker, gnr.4, bnr.27 på Tysnes. Brukryssing i sør, alternativ F, vil få store konsekvensar for dei, og dei ynskjer i såfall eigedomen innløyst. Dei peikar på at området på Flatråker blir brukt av turistar og fastbuande til rekreasjon, jakt og fiske, friluftsliv og bading. Dei meiner difor alternativ B bør veljast.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for at Lisbeth og Jon Magne Kårstad ynskjer alternativ B, og vi har merka oss innspela om bruken av Flatråker. Innløysing vil vere eit tema i reguleringsplanarbeidet der det er aktuelt.

89. Astrid Dahle

Samandrag: *360: 15/211055-79*

Astrid Dale er innbyggjar i Os kommune og protesterer mot midtre løysing og bru over Bjørnafjorden. Slik brua ligg inn mot Kobbavågen kjem den ca. 150m frå huset hennar på Røttinga. Ho er uroa for støy og trafikk, både i anleggsfasen og i permanent situasjon. Argumenterer for indre trasé med jernbane.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for motstand mot bru inn i Kobbavågen. Vi vurderer å flytte brua lenger aust, sjå omtale side 14.

90. Nils Arne Nøttseter

Samandrag: *360: 15/211055-83*

Nils-Arne Nøttseter føreslår å legge E39 på vestsida av Ulvenvatnet i staden for å gå med bru over vatnet. Dette har mange fordelar, spesielt for området ved Moberg/Kuventræ. Nøttseter føreslår å bruke tunnelmasse for å fylle ut for deretter å bygge lok over. Han meiner at ein gjennom statleg plan kan ha dialog med Forsvarsdepartementet for å finne ei god løysing.

Nøttseter er ikkje einig i at verdien av området ved Mobergbrua /Ulvenvatnet er låg og at dette prosjektet gjev liten konsekvens. Han peikar på at det er høg aktivitet i og rundt vatnet. Det er svært uheldig å få meir trafikk i industrivegen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen ser at den føreslåtte løysinga til Nøttseter vil gje avlasting i området ved Moberg /Kuventræ. Det vil vere ei dyr løysing dersom den ikkje skal vere ute i dagen i nord-vestre enden av Ulvenvatnet. Og, det vil vere svært vanskeleg å få Forsvaret med på ei løysing der vegen ligg i dagen gjennom delar av området. Ei løysing i dagen vil også vere uheldig miljømessig då vi vil få veg på to sider av Ulvenvatnet. Statens vegvesen har, i samråd med administrasjonen i Os kommune, kome fram til at det er ei betre løysing å samle inngrepa ved Moberg. Vi vil sjå på løysingar som kan gje ein betre situasjon for Kuventræ enn det som ligg i planen no.

91. Ingunn Bakketeig

Samandrag: *360: 15/211055-86*
Ingunn Bakketeig seier «Nei til bro over Bjørnefjorden»

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunktet.

92. Ronny Flatås og Trude Aadland

Samandrag: *360: 15/211055-88*
Ronny Flatås og Trude Aadland bur i Sagneset og blir berørt av både planen for E39 mellom Heiane og Ådland /Nordre Tveita og denne planen som går vidare nordover. Dei er positive til løysinga som går fram av teikning B201 der vegen er lagt aust for dagens E39 forbi Sagneset.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Den viste løysinga på teikning B201 er svært god for innbyggjarane i Sagneset, men den er tilsvarande dårleg for Stord Hestesportsenter. Etter synfaring og møte med kommunen og hestesportsenteret har difor Statens vegvesen justert linja noko mot vest, men på ei slik måte at innbyggjarane i Sagneset også får god skjerming.

93. Torfinn Slettebø

Samandrag: *360: 15/211055-89*
Torfinn Slettebø ber om at ein vender om før det er for seint. Meiner prosjektet er naturøydande og menneskefiendtleg, rådyrt og at tanken om ein sams arbeids- og bustadmarknad i Rogaland og Hordaland er «hybris». Det er mange som elskar ferjeturar, og prosjektet raserer maritim kompetanse i området.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunkta.

94. Eli Johanne Håkonsrud

Samandrag: *360: 15/211055-91*

Denne høyringsuttalen er identisk med høyringsuttale nr. 84.

95. Kristi Ytredal Moe

Samandrag: *360: 15/211055-93*

Kristi Yttredal Moe meiner dei har mange nok ferjestø på Stord og vil rett og slett ikkje ha fleire.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunktet.

96. Erik Dalen

Samandrag: *360: 15/211055-99*

Erik Dalen meiner at prosjektet fører til store øydeleggingar av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Os. Han meiner omfang og konsekvensar er uvisst, og kostnadene gigantiske. Han meiner ei bru over Samnangerfjorden vil vere tenleg for dei samanslegne kommunane Os og Fusa, og den vil gje tilknyting til veg mot Hardanger og Haukeli. Han ber departementet stoppe prosjektet og gjere ei ny utgreiing av trafikksikker indre trasé, med miljøvenlege ferjer der det er nødvendig.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

97. Marit Moberg

Samandrag: *360: 15/211055-100*

Marit Moberg sin høyringsuttale er identisk med Erik Dalen sin uttale, nr.96.

98. Inger Marie Røttingen Kvalvåg

Samandrag: *360: 15/211055-102*

Inger Marie Røttingen Kvalvaag sin uttale er identisk med høyringsuttale nr.84.

99. Olaug Tvedt Keys

Samandrag: *360: 15/211055-103*

Olaug Tvedt Keys protesterer på det sterkaste mot at brua skal gå i land i Søre Øyane /Kobbavågen i Os kommune. Ho meiner indre trasé bør utgreiast på nytt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

100. Elisabeth Andvik og Christian Andvik

Samandrag: *360: 15/211055-104*
Elisabeth og Christian Andvik er bekymra for val av midtre trasé og dei konsekvensane det vil få for bygda deira, og for Bergen. Dei ynskjer ei ny vurdering av indre trasé der også omsyn til bustadar og natur bør vere høgare prioritert og teke med i vurdering av kost-/nytteanalysane.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4. Omsyn til bustadar og natur er ein del av konsekvensutgreiinga, KU. Sjå delrapportar for tema Nærmiljø og friluftsliv og tema Naturmangfald.

101. Geir Keys

Samandrag: *360: 15/211055-105*
Geir Keys protesterer mot at brua skal gå i land i Søre Øyane /Kobbavågen i Os. Han meiner ein må sjå på indre trasé på nytt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

102. Maj Cecilie Bachmann Eriksen

Samandrag: *360: 15/211055-106*
Maj Cecilie Bachmann Eriksen kan ikkje forstå at andre alternativ enn det indre er aktuelle.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

103. Knut Skåtun

Samandrag: *360: 15/211055-107*
Knut Skåtun meiner avgjerda om bru over Bjørnafjorden kan samanfattast som ei blanding av «vett og uvett». Skåtun har føreslege flytebru mellom Hatvik-Venjaneset i samband med kommunesamanslåing av Os og Fusa. Leiar av kommunalkomiteen, Helge Njåstad, har stadfesta at det kan nyttast ferjeavløysingsmidlar til delfinansiering av denne brua. Skåtun føreslår at ein i staden for bru over Bjørnafjorden legg E39 veg via Fusa og koplar denne på i Lyseparken.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

104. Innbyggjarar Røtinga

Samandrag: *360: 15/211055-87*

Marion Dale og 17 andre innbyggjarar på Røtinga seier «BRU-NEI TAKK!» Dei meiner det er hårreisande at nokon andre vil bestemme at dei skal få ein moterveg og ei bru dei ikkje treng til nabo! Dei minner om at kysttorskbestanden i Bjørnafjorden ikkje toler støyen frå bilar på ei bru, Havforskingsinstituttet åtvarar mot dette. Dei spør om dette handlar meir om prestisje og kapital for nokre få enn omtanke for natur og folk?

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. Sidan Havforskingsinstituttet (HI) ikkje har gjeve uttale til planen inviterte Statens vegvesen HI og Fiskeridirektoratet til eit møte der mellom anna kysttorsken var eit tema. Havforskingsinstituttet hadde då ingen åtvaringar i høve til kysttorsken.

105. Tommy Aasen

Samandrag: *360: 15/211055-111*

Høyringsuttalen frå Tommy Aasen er identisk med høyringsuttale nr.84.

106. Kjersti Gams-Haugsøen

Samandrag: *360: 15/211055-112*

Kjersti Gams-Haugsøen uttrykkjer motstand mot bru over Bjørnafjorden då den øydelegg noko av den vakraste skjergarden som er utanfor Bergen. – NEI til bru over Bjørnafjorden! Ho opplyser om eit ørnepar på Røttinga.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Ørnepar på Røttinga er ikkje kjend i Fylkesmannen sine data, men det kan sjølvsagt ikkje utelukkast. Under supplerande undersøkingar i neste fase er det sagt at dette kan omfatte hekkelokalitetar for rovfugl og storfugl.

107. Leon Borgen

Samandrag: *360: 15/211055-114*

Høyringsuttalen frå Leon Borgen er identisk med høyringsuttale nr.84.

108. Vedholmen Galleri v/ Harild og Marron

Samandrag: *360: 15/211055-115*

Denne høyringsuttalen er underskriven av fem personar. Uttalen er identisk med høyringsuttale nr.84.

109. Jostein Røttingen

Samandrag: *360: 15/211055-117*

Jostein Røttingen meiner ei gigantbru over Bjørnafjorden med ilandføring i Søre Øyane i Os vil føre til rasering av det vakre fjordlandskapet, naturen og bumiljøet i Søre Øyane og i store delar av kommunen elles. Røttingen meiner det er fleire strekningar, spesielt E16 Bergen-Voss, som blir utsett på grunn av dette prosjektet. Han meiner ein to-felts veg via Fusa er betre sidan Os og Fusa skal gå saman i ein kommune, og E39 kan knytast opp via «Hordalandsdiagonalen» til E134. Jostein Røttingen støttar mindretalet i Os kommunestyre sitt framlegg (høyringsuttale nr.28).

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

110. Preben Vedholm

Samandrag: *360: 15/211055-118*

Denne høyringsuttalen frå Peder Vedholm er identisk med høyringsuttale nr.50.

111. Grunneigarar Rossnessklubben

Samandrag: *360: 15/211055-119*

Grunneigarane på Rossnesklubben er næraste naboar til Kobbavågen. Dei stiller spørsmål ved prosessen, og meiner Statens vegvesen si tilråding er tufta på mangelfullt underlag, jf. uttale frå grunneigarane i Kobbavågen. Grunneigarane i Rossnesklubben stiller bak argumentasjonen med tilhøyrande konklusjon i denne uttalen (nr.53).

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Vi viser til kommentarar til høyringsuttale nr.53.

112. Ellen Siren Bruarøy

Samandrag: *360: 15/211055-120*

Ellen Siren Bruarøy bur på Bruarøy og framhevar Kobbavågen som eit friluftsområde med stor rekreasjonsverdi og unike naturkvalitetar for nærmiljøet i Søre Øyane. Ho meiner området blir rasert i det forslaget som ligg inne i planen, og at området er uerstatteleg for helsefremjande aktivitet og rekreasjon. Med ei seglingshøgde som Nordhordlandsbrua, 5 m mellom pontongane, vil brua fungere som eit fysisk stengsel.

Ho stiller spørsmål ved byggeforbud i 100-meters belte frå senterlinja, og om dei som får øydelagt brønnane sine får desse erstatta.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Statens vegvesen har merka seg uroa i nærmiljøet for området i Kobbavågen. Når det gjeld seglingshøgda under flytebrua så legg vi til grunn at den skal bli minimum 11m, gjerne noko høgare. Hurtigbåten kan difor krysse fritt under brua. Avstanden mellom pontongane vil truleg vere 100-200 m, så det er ikkje snakk om noko fysisk stengsel. Når det gjeld byggegrenser vil dette bli avklara nærare gjennom reguleringsplan. I Søre Øyane vil ikkje dette vere ei utfordring i og med at vegen ligg i tunnel heilt til Moberg. Dei som får øydelagt brønnane sine vil få ordna påkopling til ny /anna vasskjelde.

113. Helga E. Størkson

Samandrag: *360: 15/211055-121*
Helga Størkson ser ikkje kvifor E39 skal gå gjennom Os kommune og Bergen sentrum. Ho meiner at den ikkje bør belaste friluftsområde i Søre Øyane og at ein heller bør velje eit indre, eventuelt eit ytre, alternativ. Ho argumenterer for dette og set det inn i ein større samanheng med løysingar for transporten i og rundt Bergen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Det blir bygd ny E39 mellom Svegatjørn i Os og Rådal i Bergen. Om det blir bygd ein ny Ringveg aust for å legge E39 utanom Bergen sentrum er ikkje avklara. Dei overordna løysingane som Størkson tek opp var tema i KVU for E39 Aksdal-Bergen, og val av midtre trasé vart teke i desember 2013. Sjå omtale om veg via Fusa side 4.

Statens vegvesen har merka seg det lokale engasjementet for å verne om natur- og friluftslivsområdet i Søre Øyane, og vi ser på fleire løysingar for å unngå inngrep i sjølve Kobbavågen. Ny E39 vil ligge i tunnel gjennom det meste av Os kommune, og gjennomgangstrafikken mellom Halhjem og Moberg vil forsvinne.

114. Hilde Røttingen

Samandrag: *360: 15/211055-123*
Hilde Røttingen meiner ein indre trasé vil vere betre ut frå problematikken i Bergen sentrum, kopling til Hordalandsdiagonalen og samanslåing av Os og Fusa. Ho meiner planen ikkje gir eit godt nok bilde av dei fordelane og ulempene ved dei ulike trasevala. Ho etterlyser også løysingar for dei negative konsekvensane ein får i midtre trasé.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Diskusjonen om midtre eller indre trasé vart teken i KVU for E39 Aksdal – Bergen og avgjerda om midtre kom i desember 2013. Fordelar og ulemper for dei ulike traseane har difor ikkje vore tema i denne kommunedelplanen. Når det gjeld løysingar, så viser vi prinsipp i denne planen, og meir detaljerte løysingar blir drøfta i fasen med reguleringsplan.

115. Hanne Bjørg Hagevik

Samandrag: *360: 15/211055-124*

Hanne Bjørn Hagevik meiner midtre trasé vil føre til store kostnader og negative konsekvensar for trafikk og miljø for heile Bergenshalvøya. Ho argumenterer for indre trasé og seier «NEI til midtre trasé, indre trasé er det riktige valget».

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

116. Anne Strønen

Samandrag: *360: 15/211055-125*

Anne Strønen meiner det ikkje er for seint å ta til fornuft og bruke milliardane til å spare liv, i staden for å spare minutt! Ho meiner Bergen-Voss må prioriterast først, og å bygge E39 med indre trasé for å binde Os og Fusa tettare saman og for å unngå trafikk inn mot Bergen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

117. Elisabeth Nylund

Samandrag: *360: 15/211055-126*

Elinsabeth Nylumd gjev si stemme MOT midtre trasé over Bjørnafjorden. Ho ynskjer ein indre trasé då det skånar Osbygda og trafikken i Bergen.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4.

118. Bodil Myklebust

Samandrag: *360: 15/211055-127*

Bodil Myklebust framhevar at det er mange som er bekymra for val av midtre trasé og kva konsekvensar det får for bygda. Ho meiner planen ikkje gir eit godt nok bilde av fordelane og ulempene ved dei ulike trasevala. Ho etterlyser også løysingar for dei negative konsekvensane ein får i midtre trasé. Myklebust meiner at ein indre trasé har fordelar med tanke på Hordalandsdiagonalen og at ein kan få trafikken utanom Bergen sentrum. Ein slepp då å bygge Ringveg aust.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Diskusjonen om midtre eller indre trasé vart teken i KVU for E39 Aksdal – Bergen og avgjerda om midtre kom i desember 2013, sjå omtale side 4.

119. Asbjørn Austevoll

Samandrag: *360: 15/211055-128*

Denne høyringsuttalen frå Asbjørn Austevoll er identisk med høyringsuttale nr.50.

120. Live Dahl

Samandrag: *360: 15/211055-130*

Live Dahl sin uttale er lik Bodil Myklebust sin høyringsuttale, nr.118, ho seier i tillegg «NEI til midtre trasé».

121. Anita og Sigve Thuen

Samandrag: *360: 15/211055-132*

Anita og Sigve Thuen reagerer sterkt på at det skal kome ei dominerande bru og øydeleggje den fine skjergarden dei har i Søre Øyane. Området blir brukt av både tilreisande og fastbuande. Fiskarar bruker skjergarden /flua, skulen og barnehagen nyttar Kobbavågen. Dei ser ikkje behovet for ny veg her, meiner dei treng den i Fusa.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har forståing for uroa dei har for nærområdet sitt i Søre Øyane. Sjå omtale om dette på side 14. For veg via Fusa sjå omtale side 4.

122. Innbyggjarar Søre Øyane

Samandrag: *360: 15/211055-133*

Denne høyringsuttalen er sendt frå 24 personar i Søre Øyane. Dei spør om det er riktig å prioritere dette prosjektet framfor Bergen-Voss, og om ikkje Fusa også treng nye og betre vegar. Dei peikar på at det er sett av midlar til bru over Samnangerfjorden i samband med kommunesamanslåing av Os og Fusa. Vidare viser dei til sprengt vegkapasitet i Bergen, problem med trafikk og luftkvalitet på Danmarksplass. Dei meiner Statens vegvesen har nok av prosjekt å tene pengar på, og at vi ikkje treng å bygge verdens lengste flytebru for å setje seg sjølv på kartet.

Innbyggjarane er opptekne av nærområdet sitt, både korleis forholda blir i ein byggefase, og korleis situasjonen blir når det er ferdig. Dei er redde for å miste eit viktig område for friluftsliv og viser til Stortingsmelding 18 (2015-2016): «Friluftsliv – natur som kjelde til helse og livskvalitet».

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen forstår at innbyggjarane er opptekne av nærområdet sitt, og vi vil legge til rette for at det også i framtida blir gode tilhøve for friluftsaktivitetar i Søre Øyane. Statens vegvesen vurderer å flytte ilandføringspunktet for brua austover frå Kobbavågen til Gulhomane. Det er ikkje eit mål i seg sjølv å setje rekord i brubygging.

123. Per Olav Kaldestad

Samandrag: *360: 15/211055-134*

Per Olav Kaldestad meiner alternativ F er det einaste alternativet som reelt sett vil knyte Tysnes, Kvinnherad og Stord tettare saman. Han meiner også at brua over Bjørnafjorden bør avvisast då den er dyr å byggje og vedlikehalde. Han meiner ein bør setje inn nye miljøvenlege og raske ferjer over fjorden.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til ferjer, sjå kommentar til merknad 44 Prosjektutvikling D.M. Fylkesnes.

124. Nils Georg Brekke

Samandrag: *360: 15/211055-136*

Nils Georg Brekke er tidlegare fylkeskonservator og professor i arkitektur og landskap, ein borgar av Osbygda.

Brekke meiner Os kommune har fråskrive seg ansvaret med det vedtaket som er gjort i saka. Han meiner prosjektet er feilplassert og blir ei landskapsmessig katastrofe for ein sentral del av bygda. Han dreg parallellen til tsunamien som råka norskekysten etter eit undersjøisk ras i Norskerenna for 10 000 år sidan i høve til skadeverknadene.

Brekke kritiserer også planleggingsstyresmaktene som ikkje har teke med bompengar i kostnadsvurderingane. Han meiner eit indre alternativ er betre då det bind saman Vestlandet på langs samtidig som det vil revitalisere fråflyttingsgbygder, knyte i hop storkommunen Os og Fusa og syte for eit framtidsretta og sikkert samband over Haukeli. Han viser til at ei indre linje er billegare, enklare og at det var semje om denne linja for sju-åtte år sidan.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen merkar seg synspunkta til Brekke. Samfunnsnytte, finansiering og bompengar er omtalt side 6, E39 via Fusa side 4. Semja om den indre linja var før alternativet med ei midtre løysing med fast samband over Bjørnafjorden kom opp som eit alternativ.

125. Anders Kvalvåg

Samandrag: *360: 15/211055-137*

Innhaldet i Anders Kvalvåg sin høyringsuttale er det same som i uttalen til Helge Røttingen, nr.84.

126. Rakel og Bjørn Saghaug

Samandrag: *360: 15/211055-144*

Rakel og Bjørn Saghaug bur på Raunholm og ynskjer difor ikkje brua over Langenuen der. Det er skuffa over svært liten informasjon om korleis dette kjem til å bli.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Dessverre har vi ikkje informert alle naboar til prosjektet i kommunedelplanarbeidet, det er heller ikkje krav til dette i Plan- og bygningslova på dette plannivået.

Vedteken vegløysing vil bli optimalisert i høve til inngrep i landskap, viktige naturtypar, nærmiljø, eigedomar m.m. i neste planfase; utarbeiding av reguleringsplan. Vi vil då utarbeide gode detaljløysingar og visualisere desse.

127. Hytteeigar

Samandrag: *360: 15/211055-145*

Ynskjer innløysing av hytte.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg ønsket. Innløysing vil vere eit tema i arbeidet med reguleringsplan.

128. Per Lundemansverk

Samandrag: *360: 15/211055-149*

Per Lundemansverk er eigar av gnr.17, bnr.1og2 i Stord. Vegen er planlagd over hans eigedom og har difor nokre merknader for strekninga Nordre Tveita-Førlandskrysset. Han meiner ein slepp mange problem knytt til drift av gardane ved å legge vegen i tunnel frå profil 1230 til Førlandskrysset. Ein blir også spart for skjemmande inngrep og hjortepåkøyrslar. Alternativt ynskjer han ein kortare tunnel frå profil 1230-2500. Det er mange skogsvegar i området som blir brukte av turgåarar.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Tunnel vil truleg ikkje vere aktuelt, men Statens vegvesen vil vurdere dette i arbeidet med reguleringsplan. Ein ser då på detaljerte løysingar for skogsvegar, turstiar og hjortepassasjar.

129. Kjetil Mjølkeråen og Gunn Tove Flatråker

Samandrag: *360: 15/211055-150*

Mjølkeråen og Flatråker er grunneigarar på Økland, gnr./bnr. 10/1 og 3/1 i Tysnes. Dei driv med sau, skogsdrift og hjortejakt. Alternativ F tek mykje av eigedomen, innmark og utmark, og deler den i to. Krysset ligg delvis på deira eigedom, og her er det eit stort hjortetrekk. Hjorten trekkjer også ned frå Nordbustaddalen til Epland.

Dei er også ein av fleire grunneigarar i Flatråkervatnet. Dei meiner fylling i vatnet vil gje store miljø-øydeleggingar. Settefiskanlegget ved kaia på Flatråker får vatn frå Flatråkervatnet.

Mjølkeråen og Flatråker støttar Statens vegvesen si tilråding av alternativ B.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Vi vil ta direkte kontakt med grunneigarane på Økland dersom alternativ F blir valt. Når det gjeld hjort så er det ikkje føreteke ei detaljert kartlegging av kryssingspunkt. Generelt er det mykje hjort i heile området og meir detaljert kartlegging vil bli gjort i reguleringsplanen. Det er viktig at dette blir gjort i samarbeid med lokale grunneigarar, jegerar og jaktlag. Viltgjerde og viltpassasjar er aktuelle avbøtande tiltak.

130. Bjørg-Inger Jordal

Samandrag: *360: 15/211055-151*

Bjørg-Inger Jordal meiner ferjefri veg frå Kristiansand til Trondheim like mykje er utvikling av samfunn, satsing på nye miljøretta arbeidsplassar og revitalisering av bygder innan landbruk-næring-friluft (LNF), som det er ei ferdselsåre frå A til B. Ho meiner gjennomføring av E39 Hordfast trasé B over Langenuen er eit døme på kompetent og praktisk politikk – «dette gjennom vår felles nasjonaløkonomiske styre».

Jordal har fleire forslag til aktivitet og arbeidsplassar på Tysnes.

Ho avsluttar uttalen med ei «Bøn for E39 ved Neshamn:

Velsign o'Gud oss tysnesfolk – gje generasjonar framgang og lykke.
Dei skal på livets vandring ut – med framtidshåp som smykke.
E39 er no ved Nese lagt – og Du har slutta håpets pakt.
Gud gje, at vi alle uforsagt – vil Dine hender trykke.»

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Bjørg-Inger Jordal er ei engasjert dame. Det vil vere opp til Tysnes-samfunnet om dei vil ta tak i nokre av ideane hennar.

131. Monica og Bjarte Høyvik

Samandrag: *360: 15/211055-154*

Grunneigarar som ynskjer innløysing av huset sitt dersom alternativ F blir valt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:
Spørsmål om innløysing vil vere eit tema i neste planfase, reguleringsplan. Statens vegvesen tek då kontakt med råka grunneigarar om innløysing og andre spørsmål.

132. Jon Harald Røttingen

Samandrag: *360: 15/211055-155*

Jon Harald Røttingen har i fleire år vore klar på at indre alternativ er det gunstigaste alternativet. Det kan knytast opp mot E134 over Haukeli, vegen kan leggast utanom Bergen og bru over Samnangerfjorden er naturleg i samband med kommunesamanslåinga av Os og Fusa. Vidare nyttar han argument om næringsutvikling og hamner, kostnader, gyte- og fiskeplassar. Bru over Bjørnafjorden vil vere uheldig for dette. Han meiner det er viktig å verne om fine kystperler og badeplassar og nemner Kobbavågen spesielt.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen har merka seg synspunkta. I høve til indre linje via Fusa, sjå omtale side 4. Søre Øyane og Kobbavågen er omtalt side 14.

133. June Morfjord

Samandrag: *360: 15/211055-157*

June Morfjord har skrive eit dikt, og dette er omsett til nynorsk av Monica Inderøy.

Kommentarar frå Statens vegvesen:

Statens vegvesen set pris på kreativitet og legg inn diktet utan kommentarar:

Bru over Bjønafjorden

Det ligg ei vakker bygd
der ute i Bjørnafjorden.
Søre Øyane heiter ho
og der er det godt bebygd.

Her trivst folk på sjø og på land.
Me har ikkje all verdas boltreplass,
men me nyttar naturen
slik kystfolk kan.

Bjørnafjorden gjev fisk og næring.
Og i Kobbavågen er badeplass for liten og stor
og roen der ute gjev sjelero.
Skogen gjev sopp og bær, men óg opplæring.

Ein byggjer stadig nye familiehus,
friareala skrumpar sakte inn.
Kobbavågen og Søremarkjo er det me har att,
som aukar befolkninga si helsetatus.

No skal det koma ei diger bru,
som tek frå oss det vetle me har av friarela.
Vi må i bil eller båt for å nyta naturen.
Det øydelegg både håp og livstru.

Kobbavågen er for oss alle.
Tilgjengeleg utan bil og for dei som ikkje kan bruka båt.
Det betyr så mykje å ha eit areal
der med utan vegsus kan gå og dalle.

I mange år vil bygda vere ein anleggsveg.
Skulevegen vert utrygg.
Sommarens badeplass vert ubrukeleg.
Og matfatet i skogen vert sykkelveg.

Kjære politikarar, ver så snill!
Me har ikkje friareal å gje.
Naturen her ute gjev livskvalitet.
Stopp brua! De kan visst de vil!